Anno VI - 1853 - N. 119

L'OPINIONE

Sabbato 30 aprile

Torino	*Anno* L. 40	*Semestre* L. 22	*Trimestre* L. 12
Provincie	id. » 44	id. » 24	id. » 13
Svizzera e Toscana	id. » 54	id. » 30	id. » 16
Francia	id. » 58	id. » 32	id. » 17
Belgio ed altri Stati	id. » 62	id. » 34	id. » 18

L'Uffizio è stabilito in via della Madonna degli Angeli, N. 13, secondo cortile, piano terreno.

Si pubblica tutti i giorni, comprese le Domeniche.
Le lettere, i richiami, ecc. debbono essere indirizzati franchi alla Direzione dell'*Opinione*.
Non si accettano richiami per indirizzi se non sono accompagnati da una fascia. — Annunzi, cent. 25 per linea. — Prezzo per ogni copia cent. 25.

AVVISO AI SIGNORI ASSOCIATI

I signori associati, il cui abbonamento scade colla fine del mese corrente, sono pregati di rinnovarlo in tempo, onde evitare lacune nella spedizione del giornale.

TORINO 29 APRILE

NUOVE AGGRESSIONI PAPALI

Le provocazioni di Roma contro i paesi protestanti vanno ogni dì crescendo, e dopo quelle dell' Inghilterra e dell'Olanda n' abbiamo oggi a registrare un'altra contro la Prussia, la quale non si limita già a scompartimenti e titoli territoriali, che sebbene usurpatorii e offensivi al principio della potestà civile sono però facilmente repressi e resi innocui, come videsi in Inghilterra. Quivi niuno de'vescovi di recente nominati osa assumere in via ufficiale il titolo territoriale, e appena tollera che esso venga loro dato dagli intimi in via affatto privata e per cortesia; dopo il divieto pronunciato dalla legge, che rivendicò l'indipendenza del Regno Unito in tutto ciò che ha relazione alla supremazia territoriale e al potere temporale, de'nuovi vescovi, arcivescovi e cardinali inglesi nella Gran Bretagna, non si parla più come neppure esistessero, salvo il caso che taluno di essi venga imprigionato per debiti, e sia causa di qualche altro scandalo.

Che la Chiesa cattolica non abbia avuto alcun profitto da quelle innovazioni è chiaro, a meno che si voglia considerare come tale la recrudescenza dell'antica intolleranza anglicana, e i conseguenti imbarazzi creati al governo inglese, che si è trovato costretto a combattere a diritta e sinistra le intolleranze cattoliche e protestanti. A suo grande onore ne sortì vittorioso contro le une e le altre, e le improntitudini di Roma non hanno fatto che aprire la porta a questo nuovo trionfo dell'umanità e della moderazione sul fanatismo.

Lo stesso risultato avrà senza dubbio la recente aggressione papale in Olanda, ove pure senza pro per il cattolicismo e a danno dei veri sentimenti religiosi si è suscitato un conflitto. Roma avrà accresciuto il numero già stragrande de' suoi peccati contro la civiltà senza aver nulla cambiato alla situazione essenziale delle cose.

Più grave è l' aggressione ora tentata contro la Prussia. Non è più una ideale divisione territoriale, o un vano titolo che è stato messo in questione. L' aggressione è diretta contro la stessa legislazione civile della Prussia, e può avere le più serie conseguenze.

Nell' anno scorso come fu annunciato dai giornali, il vescovo di Treveri, Arnoldi, erasi recato a Roma e già si temeva che da questo viaggio dovesse risultare qualche complicazione col potere civile, qualche insidia gesuitica. I timori non erano vani, e gli effetti di quel viaggio vengono ora alla luce. È un Breve del papa relativo ai matrimonii misti. La dispensa per simili matrimonii è ora in forza del medesimo riservata alla Santa Sede, salvo i casi urgenti, nei quali può essere accordata dal vescovo.

Inoltre la parte accatolica dovrà prestare una promessa giurata innanzi al vescovo, o al parroco delegato dal vescovo, che tutti i figli nati da quel matrimonio debbano essere educati nella religione cattolica.

Per questi matrimonii però non si faranno le solite pubblicazioni nella Chiesa cattolica, anche nel caso che la sposa sia domiciliata nella parrocchia, e la consecrazione non seguirà in un luogo sacro.

Non abbiamo nulla a ridire contro le disposizioni che esigono solenni dispense, o che vietano la celebrazione dei matrimonii misti nelle Chiese cattoliche, se piace alla corte di Roma di coltivare queste tendenze esclusive ed intolleranti; il torto e il danno ricade interamente sopra di lei e non giunge, almeno speriamo, a recar pregiudizio alla religione che essa pretende di rappresentare e i di cui interessi dovrebbe sostenere. Noi vogliamo la libertà per tutti e persino per l' intolleranza; non v'ha miglior mezzo per screditarla che di lasciarla libera in mezzo alla libertà.

L' obbligazione imposta alla parte protestante di prestare una promessa giurata di educare i figli nella religione cattolica è però una vera aggressione contro la legislazione civile della Prussia. Questa determina che in caso di matrimonii misti i figli maschi sino all' età di quattordici anni compiuti debbano essere educati nella religione del padre, e le femmine in quella della madre, e inoltre dichiara che nessuno dei coniugi può obbligare l'altro, neppure mediante contratto, a deviare da questa determinazione della legge.

Il Breve pontificio impone quindi alla parte protestante un giuramento e un obbligo contrario alla legge. Ciò sarà cattolico, come l' intendono i gesuiti; ma certamente nè morale nè legale. Se l' individuo che presta il giuramento richiesto dal vescovo cattolico ha l' intenzione di mantenere la promessa, egli ha la legge contro di lui, e la defezione fatta non per la propria persona, ma nei suoi figli dalla sua fede in causa dei vantaggi temporali derivanti da un matrimonio, non può certamente contribuire ad accrescere la stima per la sua persona, e a dare al matrimonio quel carattere di santità e di elevatezza che noi desideriamo nell' interesse della famiglia e dello Stato; al che si aggiunge la sconsiderazione religiosa derivata a simili nozze per il modo quasi clandestino della celebrazione, ordinato nel Breve papale. Se poi il coniuge protestante, protetto dalla legge, non ha l' intenzione di mantenere la promessa che dichiara ed annunzia estorta dalla intolleranza cattolica, non sappiamo quale altro scopo possano raggiungere le nuove determinazioni di Roma fuorchè quello ancora di screditare i matrimonii e togliere loro l' aspetto religioso e morale a danno dei legami di famiglia e della generale moralità.

In entrambi i casi la Chiesa cattolica non avrà fatto che aiutare l' opera dei comunisti o socialisti, le di cui tendenze sono dirette non solo contro la proprietà, ma anche contro la famiglia. Se si considera la situazione della Prussia, ove i cattolici e i protestanti si tengono l' equilibrio, le conseguenze morali e la perturbazione sociale derivante delle esigenze di Roma possono essere assai serie, e il governo civile non potrà a meno di occuparsene, onde nuovi conflitti sono da attendersi in aggiunta ai molti altri che hanno suscitato in quei paesi le pretese del partito clericale.

Non è la prima volta che sorgono in Prussia simili questioni e specialmente il tema dei matrimonii misti fu già causa di serie scissure fra il potere ecclesiastico e il potere civile. Sotto il regno di Federico Guglielmo III era sorta la stessa questione e aveva dato luogo a gravi conflitti che terminarono colla carcerazione dell'arcivescovo Droste de Vischering. Ma allora per il pubblico la questione era più politica che religiosa poichè i cattolici delle provincie renane invocavano la libertà contro il governo prussiano, a quei tempi assoluto. Il re Federico Guglielmo IV, più tollerante e liberale del suo predecessore, rilasciò dalla custodia l'arcivescovo, la questione religiosa cadde, e le menti rivolsero l' attenzione alle riforme politiche che si andavano preparando nel regno.

Presentemente la nuova aggressione papale non è che una parte della vasta agitazione clericale che si va organizzando nelle provincie renane della Germania. Nella specialità poi della Prussia è una vendetta per la disposizione pubblicata dal ministero e sostenuta dalle Camere che vieta ai gesuiti esteri di stabilirsi nel paese, e ai giovani prussiani di entrare in un istituto dai gesuiti all' estero.

Egli è già da qualche anno che si sta preparando l' agitazione clericale nelle provincie renane, e già ebbero luogo diverse riunioni di vescovi nelle quali furono deliberate le più esorbitanti pretese, e i più insolenti indirizzi contro i rispettivi governi. Sino dall' anno scorso il governo di Baviera respinse simili insinuazioni, e pose un limite all' agitazione in quanto si estendeva nei proprii Stati. La Baviera è ancora il paese della Germania ove i gesuiti hanno maggiori aderenze, ma il re è loro avverso, sapendo che nel 1848 essi avevano tentato nel disordine universale di farlo escludere dalla successione al trono per innalzarvi un suo fratello più propenso alle loro massime.

Nel granducato di Baden si svelarono i clericali nella questione dei funerali per il defunto granduca, e provocarono energiche dichiarazioni del governo contro le loro tendenze politiche. Queste misure governative sembravano avere ottenuto per il momento il desiderato effetto, ma convien dire che i clericali abbiano di nuovo ricominciate da quelle parti le loro mene. Energiche risposte del governo di Baden e di quello del Wurtemberg recentemente pubblicate nei giornali avranno a quest' ora di nuovo rintuzzato il loro ardire e la loro incorreggibile tendenza a rivoltarsi contro le leggi del paese a cui appartengono.

Anche i governi delle due Assie, i di cui territorii fanno parte della provincia ecclesiastica del Reno ebbero le loro contese coi clericali. Ma il signor Hassenpflug minacciò loro di applicare i procedimenti speditivi che aveva adottato contro i liberali, ritorcendo contro i clericali le massime di governo che essi raccomandano in altri paesi, e la minaccia non mancò, almeno per il momento, di farli rientrare nell' *ordine* al pari degli altri cosidetti faziosi.

SENATO DEL REGNO

Nella tornata d'oggi il Senato incominciò la discussione del progetto di legge per la conservazione del catasto dell' isola di Sardegna. La parola *estimo* che trovasi nel 1.° articolo fu argomento di lunghi dibattimenti a cagione del suo significato ambiguo, ed in fine l'articolo fu rimandato alla commissione.

Il Senato adottò in seguito i due successivi articoli, e per essere l'ora tarda fu sospesa la continuazione della disamina.

CAMERA DEI DEPUTATI

Non havvi dubbio che fu maggiormente contrastata l' elezione del pontefice Pio settimo di quella del deputato d' Utelle; ma, stabilite le manifeste differenze che corrono tra un papa ed un deputato, non vediamo con quanta giustizia l' onorevole marchese Gustavo Cavour sorgesse quest' oggi a lamentarsi perchè si volesse con *tanta fretta* chiudere la discussione su quella benedetta elezione, nella quale erasi consumata un' ora e tre quarti, e tutto il fiato che occorre per alimentare quattordici discorsi. E sì per quanto allungammo le orecchie, da tutti i quattordici discorsi non ci venne dato di ricavare se non i seguenti argomenti che noi compendiamo in quattordici righe. Dicono i sostenitori dell' elezione: il conte Santa Rosa venne dichiarato scaduto dalla sua qualità di deputato, perchè promosso ad intendente generale d' azienda e reggente l' ispezione del pubblico erario: se fu ritenuto sussistere il grado d' intendente per togliergli la deputazione, perchè volete porlo in dubbio ora che gli è necessario per essere deputato? Rispondono gli avversarii: fu il governo che dichiarò il conte di Santa Rosa scaduto dal suo ufficio di deputato; ora che trattasi di rieleggerlo bisogna che ne abbia le condizioni necessarie, e quindi bisogna che sia o intendente generale d' azienda effettivo od ispettore del pubblico erario, locchè torna lo stesso. Non può dirsi che sia intendente generale d' azienda, perchè non havvi azienda a cui debba intendere; non può dirsi ispettore dell'erario, perchè fu nominato soltanto reggente dell' ispezione.

Sono questi i soli argomenti che vennero posti in campo *hinc inde* e crediamo che la Camera non avesse d'uopo che fossero sì lungamente fritti e rifritti per comprenderli; essa dovea pronunciare come giurì e pronunciò per la nullità dell'elezione, la quale, crediamo anche noi, che validamente non potesse sostenersi.

Poscia si venne alla discussione sul prolungamento della ferrovia da Genova al Lago Maggiore.

Su questo argomento bisogna attendersi lunghissimi discorsi. La relazione del governo, con cui presentava il suo progetto per guidare la strada da Novara ad Arona, era già un bel fascicolo; la commissione, nella sua maggioranza, preferendo la linea del Lago d'Orta, vi rispose con un volume; è quindi naturale che i discorsi, massime nei primi giorni della discussione, siano piuttosto massicci; ma noi, cui è concesso breve spazio per renderne conto, procureremo di compendiarne in poche parole il sugo, rimettendo gl' interessati ed i più curiosi al rendiconto ufficiale per più ampie informazioni.

Prima di tutto parlò il sig. ministro dei lavori pubblici, il quale, respingendo il progetto della commissione, non potè a meno di dare un qualche tocco al voto emesso dalla Camera di commercio in Genova in favore della linea d' Orta.

Questa, osservò il ministro, dopo avere esternata la necessità in cui trovasi il commercio ligure di avere una pronta, rapida ed economica comunicazione colla Svizzera orientale, condizioni che si riscontrano sicuramente nella linea d'Arona e non nell' altra preferita dalla commissione; pure espresse un voto in favore dell' ultima. Disse riposare un tal voto su d'una falsa interpretazione che vuol darsi alle intenzioni del governo quasicchè esso limitasse il suo pensiero a condurre la strada ad Arona, preferendo la congiunzione della Svizzera dalla parte del Moncenisio. In questo argomento le parole del ministro furono esplicite; e siccome esse ponno aversi quale il programma del gabinetto, faremo in modo di restringerle nel modo più chiaro.

Il ministero tiene a cuore la strada del Cenisio siccome quella che deve collegare al centro una porzione importante dello Stato, essere cagione della prosperità di questa, e rendere più rapide le comunicazioni con una parte della Svizzera e colla Francia; farà quindi ogni sua possa per promuoverla ed aiutarla: ma il governo non crede che questa linea di Chambéry sia sufficiente per il commercio di Genova, ed essere quindi d'uopo tentare un'altro passaggio delle Alpi. Il governo vuole quindi andar più presto che sia possibile ad Arona, ed istituire sul lago un corso ordinato di ben regolata navigazione, imperciocchè esso è sicuro che, allorquando il commercio avrà, per tale via migliorata, preso un più importante sviluppo, si presenteranno le compagnie per proseguire la strada al di là delle Alpi, ed esso è disposto a sussidiarle con ogni miglior mezzo, alla sola condizione che i danari dello Stato siano spesi per una via che torni vantaggiosa allo Stato, e non già alle sole comunicazioni interne della Svizzera, che non fossero d'una manifesta utilità per il Piemonte. Il governo finalmente avea nel suo rapporto spiegata una certa preferenza per il passaggio del S. Gottardo; ma questo non era un pensiero definitivo, ed anzi presentemente avendo qualche trattativa per il passaggio del Luckmanier, volontieri si deciderebbe per questo.

Queste sono in sostanza le dichiarazioni del ministro, il quale riassunse il suo concetto dicendo, che non trattasi ora di fare il meglio che idealmente può proporsi, ma di far subito quanto occorre, affinchè il commercio di Genova possa favorevolmente lottare con quello dei porti rivali sui mercati della Svizzera e della Germania.

L' onorevole dep. Torelli parlò dopo, sostenendo anch' esso il progetto ministeriale. Deputato del collegio di Arona, esso credette opportuno esordire dimostrando che le sue parole non sono inspirate dagli interessi particolari de' suoi elettori, ma da quello generale dello Stato. Ad onta di ciò gli elettori dovranno essergli grati dei profondi studi che ha fatti per discutere una tale quistione con un ampio corredo di nozioni positive e quindi con una grande autorità. In quest' oggi però non tenne che la prima parte del suo discorso, nella quale si occupò a mostrare la necessità di collegare il porto di Genova colle strade ferrate svizzere e l' influenza che la rete di strade concesse ed intraprese in questo paese finitimo, ha sulla scelta della nostra linea. Siccome domani deve proseguire venendo alla discussione più particolare di questa linea, così ci riserbiamo a riparlarne.

Della ferrovia al Lago Maggiore. Ultima lettera del Corrispondente Aronese.

All'onorevole deputato Cadorna,

Arona, 28 aprile.

Nel preambolo del suo scritto intorno alla *Strada ferrata da Genova alla Svizzera*

ecc., testè fatto di pubblica ragione non senza maraviglia, massime in riguardo alla molta stima che io ebbi sempre dell' indole sua ben nata e cortese, trovai detto, che gli *abitatori di Arona* (i quali scrissero in appoggio della linea da lei combattuta) *sostanzialmente sono collocati in due classi, cioè di municipali raggiratori e d'imbecilli raggirati*. La nota parte che io pigliai in tale contesa di opposti desiderii e pensari, la coscienza del vero e i riguardi del mio personal decoro m'impongono speciale debito di altamente richiamarmi contro siffatte accuse, che respingo come troppo ingiuriose alla franchezza dell'animo mio, e dirò anche troppo indegne che venissero dalla S. V. profferite.

E tanto più mi tengo in diritto di richiamarmi da queste immeritate qualificazioni, in quanto che ne' miei scritti la sola volta che m' accadde di accennare nominativamente a lei là dove parvemi d' averla colta in contraddizione co' suoi principii, lo feci in termini abbastanza convenevoli, come è uso tra persone che si rispettano (1); e se in altre pagine del mio scritto credetti opportuno di avvertire ai locali interessi e municipali affetti, che legavano alla linea di Orta i più attivi caldeggiatori della medesima, il feci con parole assai generiche, e credo innocentissime d' ogni malevolo concetto : nè tacqui il fatto dell'essere io medesimo legato con pari vincolo di natia affezione alla linea per me difesa, e per poco ancora me ne gloriavo (2); perocchè non credessi, che alcuno mai debba arrossire ed offendersi per l'amore che sente, o che gli è detto sentire verso la patria culla, semprechè nel propugnarne gli speciali interessi nutra in sè l' intima convinzione di accordarsi ad un tempo cogli interessi generali dello Stato. Ora questa convinzione io la ebbi mai sempre altamente scolpita e radicata nell'animo mio, e mi lusingo inoltre di averla ad altri sufficientemente chiarita e persuasa colla sola scorta del buon senso e d'autorevolissime testimonianze.

Ben vo' credere, che ella dal suo canto ne andrà medesimamente convinta del suo contrario opinare in ordine all' argomento che trattiamo: io non posso, nè debbo altrimenti pensarne. Cionullameno io punto non esito a dire, che, se nelle voluminose pagine del suo scritto ebbi a riconoscere assai mostra 'd' ingegno, mancavi a gran pezza (od io m'inganno) la buona logica, la conoscenza dei fatti, l'esattezza dei calcoli, il pratico buon senso delle politiche e finanziarie nostre condizioni, non che il giusto concetto e necessario raffronto delle più solenni testimonianze in gran copia forniteci dagli uomini d'arte i più insigni nel nostro paese e fuori, ai quali è pur mestieri di rapportarsi, e alcun poco deferire in una questione essenzialmente tecnica e straniera a'nostri studi.

Quindi è che la lettura delle elaborate sue *Considerazioni* non mi ha per nulla rimosso dal mio fermo convincimento, nel quale anzi dopo essa lettura mi sento vieppiù rinfrancato. E come no, se la grande maggioranza, per non dire anzi l'unanimità dei personaggi i meglio edotti e più universalmente celebri in questa materia sta in favore della linea, che io per occasione e richiesta venutami dal di fuori del mio comune pigliai a difendere nel precipuo intento di popolarizzare le molteplici ragioni di convenienze tecniche, politiche e commerciali, in un tempo, che il giudizio del pubblico mi pareva che fosse su tale proposito troppo fallacemente preoccupato? e se le stesse autorità dalla S. V. citate nel suo libro ad appoggio di alcun particolare dettaglio e supposto depongono ad una voce contro la sua fondamentale ed ultima conclusione? Imperocchè sta per fatto, che gli stessi ingegneri Maus, Bosso e Moglino a cui ella si riferisce, tutti concordemente sentenziarono a favore della linea di Arona, e la medesima linea in varie epoche, e con speciali rapporti proposero e raccomandarono alla definitiva sanzione del governo.

Inoltre, come potrei io ricredermi, o per poco smovermi dalle prime mie convinzioni in veggendo che tutta la base dei suoi diffusi ragionamenti poggia su questo paradosso, *che il viaggiare per acqua costi più del viaggiare per terra* (pag. 87 e 97), e su quest'altra non meno strana ipotesi, *che impossibile sia l'andare da Arona ad Intra colle stesse vantaggiose condizioni di spesa e tempo colle quali si può andare seguendo la strada per Borgomanero a Gravellona* ecc., e ciò malgrado la minore distanza (1), e la minore differenza di livello che s' incontra sulla via di Arona, e sì pure malgrado il fatto dell'esservi da anni aperta la magnifica regia strada del Sempione, magnifica quant'altra mai, che corre appunto da qui a Fariolo, ecc.?.....

Duolmi di non aver agio a partitamente segnarle i fatti men veri, gli erronei calcoli, le strane supposizioni e le conseguenze ancor più strane e funeste di che ridonda il suo grosso volume: a ciò mancami il tempo e la pazienza: — d'altronde facilmente mi persuado che a tale compito sia per mettere mano l' ingegnere Protasi, a cui più specialmente sono dirette le controprove e *Considerazioni* del suo libro.— Al postutto, e sopratutto mi riconforto in pensare che una sì importante e lungamente bramata discussione sia per dischiudersi da oggi a domani nell'aula del Consesso Legislativo, in mezzo a cui tacciono o rumoreggiano invano le passionate voci di *piccioli* e *miserabili interessi*, ed al cui franco e illuminato patriotismo perciò io mi conforto di fare novellamente appello nella certa fidanza che, votando egli per la linea di Arona giusta il ministeriale progetto già in *massima* da precedenti governative deliberazioni, non che da speciali disamine del *Consiglio delle strade ferrate* in più epoche adottato, verrà ancora una volta e più solennemente a riconfermarmi nella convinzione di non essermi illuso da un fanatico spirito di falso municipalismo.

Solo nel fare colla presente alla S. V. cortese invito di volermi cessare e togliere la indegna taccia, con cui mi ravvolse in un fascio cogli *abitatori di Arona*, che presero in modi più o meno civili e convenienti a scongiurare un gravissimo pericolo sovrastante a questa rifiorente città, mi riservo di soggiungere separatamente alcune brevi note relle a giustificazione di quelle poche parti dei miei scritti, ch'ella trovò opportuno di far segno alle sue censure quà e là nell'accennato *preambolo* e nel corso dell' opera.

L. Boniforti.

(1) V. *Lettere e Memorie* di un Corrispondente Aronese, pag. 19.

(2) V. Lett. cit. pag. 13.

(1) Confronto delle distanze da Novara ad Intra tra la via di Arona e quella d'Orta, desunto dall'*Itinerario degli Stati di S. M.*, compilato per ordine del corpo reale di stato maggiore, seconda edizione, Torino 1850:

Da Novara ad Intra *via di Arona*

Da Novara ad Arona	chilom.	38,22
Da Arona a Pallanza	»	33,91
Da Pallanza ad Intra	»	3,70
	Totale chilom.	75,83

Da Novara ad Intra *via d'Orta*

Da Novara ad Orta	chilom.	45,62
Da Orta ad Omegna	»	12,33
Da Omegna a Pallanza	»	20,34
Da Pallanza ad Intra	»	3,70
	Totale chilom.	81,99

Differenza in meno sulla linea di Arona chilometri 6,16.

L'errore del sig. Cadorna viene da ciò che egli nel suo computo a favore della linea d'Orta assegna le distanze del progetto della ferrovia Bosso su tutta la sua lunghezza in soli chilom. 71,63 (al quale peraltro il sig. Negretti farebbe la giunta di circa un chilometro); laddove per la contraria linea egli desume la distanza da Arona a Gravellona sulla lunghezza a un dipresso della via attuale ordinaria: — d' altra parte il suo erroneo calcolo procede anche e precipuamente da ciò che in mancanza d' uno studiato progetto di ferrovia continua da Arona ad Intra, egli ne la traccia lì di getto, e assicura che per girne ad Intra bisognerà necessariamente condurci per un largo e viziosissimo giro fino a Gravellona !!

STATI ESTERI

SVIZZERA

Friborgo. I giornali elvetici contengono nuovi ragguagli intorno alla sommossa di Friborgo, i quali meglio rivelano le intenzioni degli insorgenti.

Il Carrard, sitibondo di sangue, voleva fucilare gli allievi della scuola cantonale: questa razza corrotta, diss'egli, che ha diggià succhiato il latte delle ree dottrine. Questi sono i difensori dell'ordine ed i cattolici sinceri!

La *Gazzetta Ticinese* pubblica la seguente corrispondenza da Friborgo:

« Oggi ho visitato il campo della battaglia di ieri, e posso darvi alcune notizie. Sull'alto della città di Friborgo, vicino alla porta degli Stagni, sorgono il collegio e la chiesa de' gesuiti. Verso le 4 a. m. due individui si presentarono a quella porta (le porte di Friborgo tenendosi chiuse la notte,) chiedendo d'entrare. Il custode aprendo, fu preso per il collo, e nel medesimo istante sortiva dal vicino cimiterio dell' ospitale una numerosa banda d'armati, che impadronivasi della porta, ed innoltravasi lungo i bastioni verso il nominato collegio. Quivi, atterrata la porta, prendevano posizione impadronendosi dei 150 fucili degli allievi.

« La posizione dominando la città, era benissimo scelta, tanto più che il loro comandante colonnello Perrier Landerset (che aveva servito a Napoli ed in Egitto, e come colonnello della guardia civica aveva altra volta comandato la difesa del governo contro Carrard ora suo compagno) sperava trovarvi due piccoli cannoni, che per buona sorte ne erano stati da qualche tempo trasportati. Nella città si battè la raccolta generale; la guardia civica, i volontari, il corpo dei landjager avanzarono contro il collegio.

« I rivoltosi, in numero di 300, mantenevansi intanto tranquilli nella loro posizione. Al presentarsi della guardia civica e de' landjager essi fecero fuoco dalle finestre; altri erano nella chiesa, e dall'organo facevano fuoco sulla piazza del Liceo.

« Inoltratisi i cannoni, gli artiglieri civici cominciarono un fuoco di mitraglia contro la porta della chiesa, che fu atterrata. Allora i ribelli, con alla testa Perrier e Carrard, tentarono di aprirsi il passo alla baionetta; ma ferito il primo e ucciso il secondo, ripiegaronsi nella chiesa, dove si sono arresi.

« Il collegio e la chiesa ebbero gravi danni dal combattimento; la porta della chiesa principalmente presenta l' aspetto di un bersaglio, e anche nell'interno, e nei sacri arredi i guasti sono gravi.

« Ora continuano gli arresti, e si nominano quelli dell'ex cons. di Stato Bondallaz, Bald. Müller. Enr. Perrier fratello del colonnello e Luigi Carrard. Charles fu arrestato due volte, ma sempre rilasciato perchè prova che la sera precedente alla sommossa era in casa.

« Il 21 era stato pubblicato un opuscolo, sottoscritto da Charles, Von der Weid, e Monnerat, in risposta al discorso da Glasson pronunciato contro la revisione della costituzione, e questa coincidenza è quella che li rende sospetti.

« Il tentativo di impadronirsi di Perrier fu opera di un centinaio di guardie civiche, le quali presentaronsi al carcere chiedendo il traditore. Il comandante del posto fece porre i suoi militi sotto le armi, e cercò di dissuadere i furibondi. Ne seguì un diverbio che durò circa un'ora, nel che il posto diede prova di un'esemplare moderazione. Cadde finalmente una forte pioggia, che indusse gli ammutinati a disperdersi. Vuolsi aver notato che ebbero parte a questo riprovevole attentato appunto quelli che meno prestaronsi nell'ora del pericolo.

« La gioia del trionfo non è grande, essendo repressa dal dolore di alcuni capi di famiglia che trovansi fra i morti. Si nomina fra questi il maestro di musica Elzner di Zugo, che lascia una vedova con 8 figli; per questa famiglia furono sottoscritti 300 fr. dalle guardie civiche.

FRANCIA

Scrivono sotto la data del 24 all'*Indépendance Belge*:

« Una voce molto accreditata è il richiamo della squadra del Mediterraneo. Questa notizia è oggi riportata anche da un giornale del Mezzodì, dietro una lettera da Tolone. Voi sapete che da Tolone fino a Salamina i vascelli hanno grandemente sofferto il mare. I tre bastimenti più belli, *La Ville de Paris*, *Le Napoléon* e *Le Montebello* subirono grandi avarie. In simile circostanza una squadra inglese si riparò a Malta; ma ai francesi manca una posizione marittima equivalente, e se ne provano di presente i danni. Pare che l' ammiraglio Dundas avrebbe offerto all' ammiraglio La-Susse di venire a Malta per le riparazioni; ma l' offerta non fu accettata. Certo è che parecchi dei nostri vascelli si trovano pel momento fuori della possibilità di agire, e questa uscita della squadra capitò molto male. Senza far pure un movimento, l' Inghilterra fu più fortunata; tutto le andò a versi in quest' occasione.

« Dopo l'arrivo a Londra del principale accusato della macchina infernale, le circostanze del soggiorno di Gaillard nell'isola di Malta cominciano ad essere conosciute. Si racconta che un emissario della polizia francese era stato a lui mandato appositamente per trarlo sotto un pretesto qualunque a bordo di un bastimento francese. Quest' emissario entrò infatti in relazione con Gaillard, ma l'insidia fu scoperta; e l'agente dovette affrettarsi a lasciare il paese, dove il risentimento di certi rifugiati gli avrebbe potuto fare un brutto tiro. Questi particolari in un coll' accoglienza fatta a Gaillard da alcuni rossi stabiliti a Londra attribuirebbero al complotto maggiore gravità di quello che a prima fronte non sembrasse, massime dopo un quasi abbandono delle procedure giudiziarie.

« In primavera avranno luogo numerose emigrazioni verso Frohsdorf. Fra le altre si cita quella del marchese di Clermont-Tonnerre e madamigella de Vaudreuil, sposi novelli.

INGHILTERRA

Londra, 25 *aprile*. Nei dibattimenti del processo relativo alle polveri ed ai razzi sequestrati per ordine del governo, otto giorni addietro, si cercò soltanto su chi ricadeva la responsabilità legale dell' occupazione del magazzino, e questa fu attribuita al signor Hale padre. I difensori hanno preteso che la polvere sequestrata non fosse polvere nel senso letterale dell' atto dal Parlamento; ma l' analisi chimica ha provato che questa composizione constava degli stessi elementi essenziali alla polvere: e l' esperienza ha dimostrato che le armi da fuoco caricate con essa aveano la stessa portata di quando erano caricate a polvere. Vi ha una sola differenza; la composizione del sig. Hale non è ridotta in grani, quantunque in tutto il resto rassomigli esattamente alla polvere. (*Times*)

— Il nostro corrispondente di Birmingham ci annunzia che il dottore Ullathowe, vescovo cattolico della nostra città, e il dottore Moore, presidente del collegio d' Ascott, furono testè arrestati per debiti, e siccome nè l' uno nè l' altro hanno i mezzi di pagare, saranno sottoposti alla corte degli insolvibili. Ecco l' origine del loro debito: Un cattolico avea legata una somma per fondare una missione. Questa somma consisteva in azioni della Banca della contea. Questo stabilimento essendo venuto a mancare, il vescovo e il presidente del collegio, legatari titolari del defunto, furono chiamati a completare le azioni, che non erano state liberate. (*Daily News*)

AUSTRIA

Vienna, 25 *aprile*. L'organizzazione del ministero di guerra dovrebbe essere imminente, s' è vero quanto ci si assicura, che cioè l'operato relativo, in cui ebbe mano anche il già ministro T. M. barone de Csorich, sia avanzato a sua maestà per la sovrana sanzione.

Fu proposto di occupare un certo numero di posti sistematizzati con provetti ufficiali, senza per ciò organizzare militarmente il personale d'ufficio.

— Ieri è partito il signor conte di Rechberg alla volta della sua destinazione.

— Le autorità politiche, come già altra volta riferimmo, furono diffidate a dare il loro parere sulla legge esistente riguardo alla santificazione delle feste. I rapporti, per quanto ci è dato trapelare, quasi unanimemente informano, che la popolazione del contado sopperisce con fervore alle disposizioni legali, e finora non desiderò alcuna modificazione dell'anzidetta legge. La popolazione delle città non sembra dello stesso pensare.

PRUSSIA

Berlino, 23 *aprile*. La seduta di quest'oggi fu interessantissima. Si è aperta la discussione sul progetto di legge, con cui il ministero domanda l'autorizzazione di proibire, se egli stimava bene, tutti i libri, i giornali, gli stampati, ecc. pubblicati all'estero.

Il deput. Reichensperger ha proposto un emendamento che avea per oggetto di limitare l'autorizzazione ai libri ed agli stampati pubblicati fuori della Confederazione germanica. L'emendamento fu votato; ma quando si venne alla votazione, il progetto fu totalmente respinto. Questa sconfitta toccata dal ministro dell'interno fece una profonda sensazione.

Alcuni impiegati della polizia e il procuratore di Stato sono partiti per Londra, onde informarsi delle mene dei rifugiati politici. (*Corrisp. part.*)

DANIMARCA

Sapevasi già, per dispaccio telegrafico, che la Dieta di Danimarca era stata sciolta dopo la reiezione della proposta reale sulla successione al trono. La corrispondenza ordinaria apporta quest' oggi alcuni particolari sulla seduta, nella quale fu pronunciato lo scioglimento:

Scrivesi da Copenhaguen, il 19 aprile:

« Quest'oggi la Dieta fu disciolta. Questo provvedimento, quantunque aspettato, ha fatto una profonda sensazione.

Verso mezz' ora dopo mezzogiorno, il ministro delle finanze si è presentato al Volksthing ed ha dato lettura dell'ordinanza reale di scioglimento.

« L'Assemblea ha risposto col grido di *Viva il re!* Ma il pubblico dalle tribune scappò fuori con tre evviva in favore della Dieta.

« Il presidente minacciò allora di far evacuare le tribune; malgrado questa minaccia, gli uditori fecero di bel nuovo sentire tre evviva, e questa volta in onore dei 45 membri dell' opposizione.

« Il presidente dichiarò chiusa la seduta.

« Nel Landthing lesse l' ordinanza di dissoluzione il primo ministro; e quivi pure si fecero intendere degli evviva in favore dell' opposizione. Il presidente proclamò immediatamente levata la seduta, e le tribune furono evacuate senz' altra manifestazione.

« Nel consiglio di Stato che precedette lo scioglimento della dieta, i ministri Bang e Simony si pronunziarono formalmente, a quanto si dice, contro questo partito, e però diedero le loro dimissioni. »

Copenhaguen, 21 *aprile*. Il *Flyveposten* annunzia che il re non ha peranco accettata la demissione dei ministri Bang e Simony, e soggiugne: « Al momento di mettere sotto torchio sentiamo che il sig. Oersted ha promesso al re di rientrare nel gabinetto e di occupare provvisoriamente anche i due ministeri vacanti. »

Anche il *Kioebenhavnposten* dice che il signor Oersted potrebbe essere nominato presidente del consiglio.

La guarnigione ieri era ancora consegnata; questo stato di cose dura già da sei giorni.

— *Del 23, a mezzogiorno*. Il foglio ufficiale *Departemens-Tidende* annunzia che il presidente del consiglio sig. Oersted e il ministro per gli affari esteri, sig. Bluhme, diedero la loro dimissione; il sig. Bang, Simony e gli altri ministri staranno al loro posto.

STATI ITALIANI

TOSCANA

GIUDIZIO DI LESA MAESTA'

contro

F. D. GUERRAZZI.

(Vedi corrispondenza precedente)

Certificato di sir Carlo Hamilton.

(Traduzione dall' autografo di sir Carlo Hamilton)

Domande del sig. Guerrazzi al sig. Hamilton

D. Nel tempo ch' io fui ministro del granduca di Toscana e nelle frequenti conferenze che voi

aveste meco, ravvisaste in me premura, zelo e devozione per la monarchia costituzionale della Toscana?

R. Voi sempre vi dimostraste a me come mosso da questi fini, ed io non ho mai dubitato della vostra sincerità.

D. Per vostra conoscenza dei miei fatti e detti, potete voi attestare che il ministro di S. M. britannica a Firenze mi considerava più desideroso e capace dei miei colleghi a proteggere e difendere la monarchia costituzionale?

R. Il ministro di S. M. a Firenze vi considerava come il principale sostegno del ministero. Io devo astenermi da rispondere a quella parte della vostra domanda che si riferisce ai vostri colleghi.

D. Quando il ministro inglese fu consultato, la mia promozione al ministero rimase approvata e consigliata dal detto ministro?

R. Così è.

D. Il ministro inglese considerò volentieri la dimissione del sig. Montanelli dalla presidenza del consiglio e la mia surroga a questa carica?

R. Il ministro inglese ritenne che le difficoltà le quali allora stringevano il governo potessero essere allontanate dalla vostra promozione alla presidenza del consiglio.

D. Consigliaste voi S. A. I. il granduca a inviare il sig. Montanelli, com' egli stesso desiderava, ministro a Torino, ed è vero che il granduca differisse a prendere questo partito?

R. Quando S. A. I. mi tenne proposito di questo io dichiarai che sir Giorgio Hamilton pensava favorevolmente della proposta modificazione, quantunque personalmente a lui rincrescesse che il sig. Montanelli lasciasse il ministero degli esteri.

D. È vero che, per desiderio espresso del granduca, io avessi una conferenza con voi nel palazzo Pitti intorno all'assemblea costituente proposta dal sig. Montanelli, e che apparvero plausibili le ragioni addotte da me per abbracciare quel partito come mezzo di difesa in caso di contingenze dannose alla monarchia costituzionale e alla dinastia di Leopoldo II? Furono queste ragioni bene accolte dal granduca, il quale si mostrò volonteroso di accettare e firmare il decreto per l'assemblea costituente? Fu il granduca influenzato da paura o da apprensioni di disordini, od anche semplicemente costretto a far cosa dalla quale sentisse repugnanza?

R. Io conferii con voi in palazzo Pitti per istanza del granduca. Le ragioni adotte da voi di aderire alla costituente furono quelle che asserite; ma rispetto a ciò io vi dissi che sir Giorgio Hamilton considerava il partito come inopportuno e pregiudicievole agl' interessi del granduca e del paese, e che io non pensava le vostre ragioni capaci a fargli cambiare opinione. Non reputo conveniente di entrare sopra i motivi che possono aver indotto S. A. R. a firmare il decreto.

D. È vero che io mi manifestassi disposto a introdurre nel progetto della costituente di Montanelli tutte le modificazioni che S. A. I. potesse desiderare, purchè si compiacesse alla proposta del sig. Montanelli di lasciare il ministero e mandarlo a Torino?

R. Io intesi da voi che voi eravate disposto ad operare così.

D. Sapete che quando il granduca mi offrì il ministero con la condizione della costituente, io dichiarai a S. A. I. che in caso di mutate vicende o di mutato consiglio, che la costituente tornasse dannosa a S. A., dietro suo confidenziale avviso, mi sarei industriato a fare sì che S. A. potesse licenziare il ministero senza pericolo?

R. Dopo la vostra promozione al ministero voi m' informaste aver fatto una confidenza di simile natura al granduca, ed io ho ragione di credere, che sia stato così.

D. Vi detti un lascia-passare per Santo Stefano onde conferire col granduca?

R. Sì, e mi facilitaste con ogni mezzo questo viaggio.

D. È vero essere nell'8 febbraio 1849 universale opinione, che S. A. R. il granduca avesse abbandonato la Toscana?

R. Era generalmente noto che il granduca era fuggito da Siena, e che non si aspettava il suo ritorno nelle condizioni scomposte in cui allora versava l'Italia.

D. È vero, che intendendo voi scandagliare le mie intenzioni, nel 12 febbraio, giorno precedente alla vostra partenza per Santo Stefano, mi domandaste se in caso che il granduca si mostrasse disposto a renunziare in favore del suo figlio maggiore il principe ereditario, avrei sostenuto questo partito, io mi dichiarai dispostissimo a farlo? È vero che in quel tempo non solo il popolo nelle strade procedesse apertamente avverso al granduca, ma le alte classi altresì gli si mostrassero aliene? Proponeste la mentovata renunzia, e tornato da Santo Stefano m' informaste voi, che ne avevate tenuto proposito con S. A. I.; ma che vi rimaneste dallo insistervi, osservando che non era gradita?

R. Essendo pervenuta notizia che il granduca manifestava intenzione di renunziare a favore del principe ereditario, io ebbi commissione da sir Giorgio Hamilton di tenervene proposito: voi mi rispondeste che se tal fosse stato il desiderio del granduca, voi avreste sostenuto il partito con ogni vostro mezzo. Il popolo nelle strade acclamava la repubblica. Le alte classi che non avevano abbandonato Firenze si tenevano in disparte. Io non aveva commissione di proporre la renunzia a S. A. R.; ed essendomi assicurato a Santo Stefano, che non aveva fondamento cotesta notizia, v' informai della cosa al mio ritorno, ed in conseguenza non entrai in trattato con S. A. R. in proposito. — Il granduca mandò un proclama da Santo Stefano; il generale Laugier si mise alla testa delle truppe toscane. Le truppe di linea in parte rimasero fedeli al loro sovrano. Il marchese di Laiatico lasciò Firenze per raggiungere la bandiera del granduca. Il generale Laugier e le sue truppe furono indi a breve costrette a rifugiarsi negli Stati Sardi.

D. Foste presente alle scene terribili di violenza operate dal popolo nelle sue aggressioni contro di me, e particolarmente nella mattina del 18 febbraio 1849, quando io esclamai come uomo in balìa della disperazione: « Vedete a qual passo ci ha condotto l'abbandono del nostro sovrano! » — Allora voi mi confortaste a non lasciare il governo, e ad operare ogni sforzo per la salute della società?

R. Io era in Palazzo Vecchio nel giorno che voi dite, quando il governo provvisorio era assediato dalla plebe urlante repubblica. Voi faceste la esclamazione che affermate, e il tenore della mia risposta è perfettamente esatto.

D. È vero che il ministro inglese a Firenze mi eccitava continuamente a non abbandonare il governo allo scopo di provvedere alla pubblica e privata salvezza?

R. È vero.

D. Il ministro inglese a Firenze mi offerse egli asilo e protezione in ogni caso estremo?

R. L' offerse.

D. Per vostra propria conoscenza dei fatti, e per generale opinione, credete che io facessi ogni sforzo per frenare lo impeto di parte repubblicana e della fazione demagogica?

R. Tale è la mia fede.

D. Credete voi che se io allora fossi rimasto ucciso, o avessi cessato di tenere il governo, la città di Firenze sarebbe caduta nelle mani dei violenti demagoghi?

R. Questa era la mia opinione allora, e credo della maggiorià dei cittadini di Firenze.

D. Il portinaio dell' ambasciata inglese a Firenze toccò una pistolettata nel tumulto accaduto, quando io avventurai la mia vita per salvare quella dei signori Lenzoni e Fornetti? Il ministro inglese diresse rappresentanze per ciò, le quali non ebbero seguito per i miei schiarimenti trovati plausibili?

R. Il fatto che narrate è vero esattamente.

D. Considerati i riferiti fatti e successi, credete per vostra propria conoscenza che dopo l'8 febbraio 1849 io fossi padrone delle mie azioni, e credete di più, se pel mio deciso contegno abbia ben meritato della mia patria?

R. Credo che dopo l'8 febbraio 1849 la vostra posizione fosse di grande difficoltà e pericolo; — che vi fu un periodo nel quale, se voi aveste abbandonata la direzione degli affari, scene di tumulto e di sangue avrebbero con tutta probabilità funestato Firenze e la rimanente Toscana, le quali voi preveniste con le misure da voi adottate come membro del governo provvisorio.

CARLO HAMILTON.

Testimonianza alla firma del sig. Carlo Hamilton
ADDIGTON
Pari del regno unito
della Gran Brettagna ed Irlanda.

INTERNO

ATTI UFFICIALI

La *Gazzetta Piemontese* pubblica una lista di 11 pensioni.

FATTI DIVERSI

Siamo pregati dal signor ingegnere Woodhouse di annunziare che egli è intieramente estraneo all'affissione che si fece ieri sugli angoli delle contrade di questa città, della sua lettera pubblicata nel N° del 28 del cadente mese, di questo giornale; e che tale affissione pertanto non fu che un abuso commesso da qualche persona a sua insaputa.

Elezioni. Il signor Guillot, fabbricante di seterie, fu eletto deputato del collegio di Pont Beauvoisin.

Partenza. Il conte di Minto è ripartito ier mattina alla volta di Genova.

La città di Genova. Leggesi nella *Triester Zeitung* la seguente nota, la quale rivela i timori che desta ne' triestini l' attività di Genova:

Genova, 28 aprile. Il ritardo frapposto allo sbarco dei viaggiatori che giungono in questo porto dalla Sardegna era una cosa troppo altamente e giustamente lamentata, perchè nella sua sollecitudine per tutto quello particolarmente che riguarda il progresso commerciale del paese, non se ne dovesse preoccupare l' intendente generale Domenico Buffa.

Persuaso egli essere interesse e intendimento del governo di agevolare quanto più si possa le relazioni dell' Isola colla terraferma, propose al ministero competente, che immediatamente lo approvò, un sistema più semplice e speditivo che provvede ad un tempo alle ragionevoli esigenze dei viaggiatori e della sicurezza pubblica.

Secondo questo sistema i viaggiatori regnicoli che si recano in Sardegna e viceversa vanno esenti dalle formalità che dovevano adempire presso gli offici di sicurezza pubblica. Per essi sono adottate le norme che sono in vigore per i viaggi sui piroscafi tra Spezia, Nizza e Genova.

La benemerita amministrazione del signor Rubattino presta volentieri il suo concorso a questo nuovo sistema il quale certamente contribuirà, in un colle altre già intraprese riforme, a procurare alla Sardegna quella prosperità morale e materiale cui anela da tanto tempo.

— Il piroscafo del bey di Tunisi il *Minosse*, armato di 6 cannoni con numero 98 persone di equipaggio, giunto in questo porto il 16 corrente da Tunisi e Livorno, ripartiva ieri sera alle 7 per la volta di Marsiglia.

Col piroscafo nazionale il *Castore*, diretto per Napoli e scali intermedii, è partito ieri sera il marchese Centurioni Lorenzo, segretario di lagazione di S. M. a Firenze, latore di dispacci.

(*Gazz. di Gen.*)

CAMERA DEI DEPUTATI

Presidenza del presidente RATTAZZI.

Tornata del 29 aprile.

Apertasi la seduta ad un'ora e mezzo, i segretari danno lettura del verbale dell'ultima tornata, come pure del sunto delle petizioni.

Alle due approvasi il verbale.

Torelli fa omaggio alla Camera d' una carta geografica col tracciamento delle strade ferrate svizzere in concessione o progettate.

Verificazione di poteri.

Sale alla tribuna il dep. Deforesta e riferisce sull'elezione del collegio di Utelle, avvenuta nella persona del conte Teodoro di S. Rosa, nominato con decreto 3 aprile intendente generale d'azienda, reggente l'ispettorato generale dell' erario.

Il riferente, a nome della maggioranza del suo ufficio, conchiude proponendo alla Camera la convalidazione di questa elezione, ribattendo lungamente le osservazioni dei membri della minoranza, che la impugnarono.

Mellana vorrebbe prima sapere perchè sia relatore il sig. Deforesta, mentre ne era stato già nominato un altro; osserva poi che il sig. Santa Rosa non aveva le qualità di eleggibilità, nè come intendente generale d' azienda, giacchè non copriva effettivamente l'impiego, come vuole la legge elettorale, nè come reggente l' ispezione dell' erario, giacchè questa carica è evidentemente inferiore a quella d' intendente. Non so se vi sia stato aumento di stipendio; ma su questo potrà dare schiarimenti l'onorevole dep. Pallieri (*ilarità; Pallieri domanda la parola*) ch' è versato in questa materia. Mi rincresce dover dare un voto contrario a chi è stato per lungo tempo nostro collega (*ilarità*); ma ci sono sagrifizii che bisogna talora saper fare (*ilarità generale*).

Cavour C., ministro di finanze e presidente del consiglio: Io credo di poter indurre la Camera a votare con convinzione per quest' elezione, e penso che nessuno ne sarà più lieto del dep. Mellana, che con parole così commoventi esprimeva il rammarico di essere costretto a combattere quest' elezione (*ilarità*).

L' ispettore dell' erario ha la sorveglianza delle tesorerie: di più l'esercizio del bilancio del ministro delle finanze e tutte le attribuzioni di un intendente generale d'azienda.

Pallieri: Ma il sig. S. Rosa era soltanto reggente, non ispettore.

Cavour C.: Prego il dep. Pallieri a voler sentire la fine della mia argomentazione. Passate la legge per la riforma dell'amministrazione centrale, l'amministratore distinto che da vent' anni reggeva quella carica, rinnovò la domanda d'essere messo a riposo, perchè, dovendosi sopprimere l'ispezione dell'erario egli non si sentiva disposto di entrare in una nuova carriera. Io credetti di dover aderire e tanto più che l'erario sarebbe stato fra breve unito al ministero di finanze. Avrei potuto nominare il conte Santa Rosa ispettore generale effettivo, ma, siccome era vicina l'abolizione, così senza dar molta importanza alla cosa, lo feci intendente generale d'azienda colla reggenza. È dunque una questione di forma, più che d' altro, giacchè se fosse ispettore non avrebbe nè maggiori nè minori vantaggi. Quando il conte Santa Rosa copriva la carica di segretario del consiglio di Stato aveva il grado d' intendente generale dell' erario. Ora, l'ispezione dell' erario ha un bilancio di 50 milioni, mentre le altre intendenze non ne hanno che 4 o 5. La Camera giudica come giurì, e sarebbe veramente contrario allo spirito della legge che, mentre si ammise l' intendente generale del consiglio di Stato, si avesse a rifiutare l' ammessione all' intendente generale, con funzioni superiori.

Mantelli dice che egli, nominato prima relatore, dopo altre comunicazioni dovette pregare l' ufficio a surrogarlo, giacchè era venuto nell'opinione della minoranza. L' art. 98 della legge elettorale dice che non sono eleggibili gl' impiegati dell'ordine amministrativo che coprono una carica minore di quella d' intendente; ora la reggenza non entra nella gerarchia degli impieghi; e se fosse altrimenti, il potere esecutivo potrebbe far eleggibile ogni subalterno col nominarlo per 15 giorni reggente un' intendenza. (*Cavour esce*)

Deforesta: Quando fu convalidata l' elezione del deputato Arcais, il solo posto d' impiegato vacante era quello di Santa Rosa, il quale venne dunque considerato come decaduto dal mandato in forza del decreto 3 aprile. Si era dunque ammesso che egli aveva ottenuto una promozione, e sarebbe ora una contraddizione il dire che occupi un impiego inferiore a quello che occupava quando sedeva nella Camera. Stava a questa il difendere il diritto d' un suo membro che il ministero aveva implicitamente considerato come decaduto colla convocazione del collegio. Se essa ammise il fatto della vacanza, ammise la promozione. O si vuole il grado e il sig. Santa Rosa è intendente generale d' azienda; o si vuole l' impiego, ed esso ha lo stesso onorifico e lo stesso carico dell' ispettore dell' erario.

Pallieri: Il decreto 3 aprile nominava un intendente generale d' azienda, ma senza azienda (*ilarità*); e mi fece meraviglia che il ministro di finanze, il quale presentò la legge per la soppressione degl' intendenti generali con azienda, venisse poi a nominarne senza azienda. Io domanderei al sig. ministro, che qualificò tanto severamente i negozianti i quali cercano di eludere legalmente la legge, se non sia questo un far frode alla legge per rendere eleggibile chi non lo è. La legge elettorale vuole l' esercizio effettivo, e non ha nessun grado chi è intendente senz' azienda. Il relatore ed il ministro, del resto, hanno parlato come se il sig. Santa-Rosa fosse ispettore generale dell'erario, mentre è semplice reggente. Io credo che la Camera non possa a meno di votare nel senso del deputato Mellana.

S. Martino, ministro dell'interno: Devo prima di tutto difendere il mio collega, che fu chiamato in senato, dall' appunto di aver voluto influire sulla elezione. Quando egli nominava il conte di S. Rosa reggente piuttosto che ispettor generale effettivo, aveva naturalmente sott'occhio la riforma prossima; mentre non poteva d'altra parte dargli il nuovo titolo, perchè non era ancora creato l'ufficio. La questione del resto non fu ancora trattata sotto il suo vero aspetto. Volendosi anche il conte di S. Rosa soltanto reggente, almeno avrà conservato il grado che avea prima di intendente di divisione; nella quale qualità era già stato ammesso nella Camera.

Mellana: Se il sig. S. Rosa conservava la sua prima qualità, perchè allora il ministero convocò il collegio? Il ministro di finanze del resto può averlo nominato soltanto reggente, per non fargli fare passi troppo rapidi; e gli venne dunque dato il grado d'intendente generale d'azienda per la sola ragione dell' eleggibilità. Quanto al caso dell'elezione del sig. d'Arcais, si poteva anche presumere che il conte di S. Rosa, accettando una semplice reggenza, intendesse rinunziare alla vita politica.

Farina P.: S. Rosa ebbe aumento di stipendio, e doveva quindi cessare dal mandato; non è più eleggibile, perchè non è nè intendente effettivo, nè ispettor dell'erario (*ai voti! ai voti!*).

La chiusura è appoggiata.

G. Cavour: Domando la parola contro la chiusura (*ai voti!*). Si tratta del diritto elettorale di uno che fu sempre nostro collega, mi pare che non si debba pronunciare tanto in fretta (*ilarità; sono le 3 e 3/4*).

La chiusura è approvata; ed anche, a molta maggioranza, la proposta *Mellana*, per l' annullamento dell'elezione.

Strada ferrata
da Novara al Lago Maggiore.

Il presidente dà lettura del progetto della commissione, che fa passare la ferrovia per Orta a Pallanza, mentre il progetto ministeriale la faceva metter capo ad Arona.

Paleocapa, ministro dei lavori pubblici: Io non posso aderire al progetto della commissione, il quale è piuttosto una legge nuova, che una modificazione di quello del governo. Il ministero avea adottato quel sistema che credette conciliarsi meglio coll'economia e col successo, avuto risguardo alle circostanze del paese, del commercio di Genova e dello stato attuale della ferrovia; e poche volte, lo dico francamente, poche volte mi sono presentato alla Camera con proposizioni che avessi maggior fiducia dover essere da voi favorevolmente accolte. La commissione respinse il mio progetto. A suo tempo dimostrerò come quello da lei proposto non sia consistente, lasciando alla discussione il metter in chiaro l'argomento e il far conoscere da che parte sia la proposta più efficace a sollecitamente ed energicamente favorire la prosperità del commercio; e spero che allora tutti gli uomini pratici riconosceranno la superiorità del progetto del ministero. Ma non posso però non dire qualche parola sopra un' autorità, sulla quale si fece grande appoggio, e sull' insinuarsi fallace e poco giusto di un' idea, che non è nella intenzione del ministero.

L' idea è questa: che spinta la ferrovia al Lago Maggiore, il governo non penserà più mai alla comunicazione continua colla Svizzera. Grave appunto, che suppone il governo capace di disconoscere e tradire gl' interessi del paese; mentre poi non mi venne mai negato che la comunicazione diretta colla Svizzera fosse di un'importanza capitale pel commercio di Genova.

L'autorità è quella della Camera di Genova, che, dopo di aver accennato alla concorrenza dei porti di Trieste, Venezia, Livorno, sui mercati svizzeri e lombardi, invitava il ministero a pensare seriamente e sollecitamente per la linea continuata fino al Lago di Costanza; conchiudeva poi per la valle d' Orta; conclusione, a dir vero, altra da quella che poteva aspettarsi, massime che si toccava anche della necessità di una comunicazione economica, di una diminuzione di tariffe. Non si poteva in fatto dopo ciò concepire come ad una linea di 30 chilometri e di facile natura, se ne preferisse una di 70, ardua di difficoltà. E perchè? per guadagnare 30 chilometri di Lago.

Ma si disse che il ministero vuol porre ad Arona le sue colonne d'Ercole, e ch'egli preferisce andar a Ginevra per la linea del Cenisio. Al che osserverò che se il ministero favorisce questa linea, gli è perchè dessa è non che utile, ma necessaria. Ma io non ho mai detto però che volessi passare le Alpi con una linea sola; anzi ho detto che pel commercio di Genova non era sufficiente la strada della Savoia, ma bisognava valicare le Alpi anche al Nord. Prima si faccia la linea del Cenisio, perchè corre nell'interno del paese, e deve essere

un grande elemento di prosperità, di unione, di fraternità fra le varie provincie; poi si penserà a sussidiare quelle compagnie svizzere che si formassero per la continuazione della nostra ferrovia. Prima facciamo dunque ciò che è strettamente necessario; andiamo al Lago; quando sarà cresciuto il bisogno, il movimento, l'utilità, si penserà al resto.

La Camera di commercio si lamenta che il ministro dei lavori pubblici abbia parlato in favore del S. Gottardo, mentre essa preferirebbe il Lukmanier. Ma il ministro non si è pronunciato definitivamente per nessun passo; e se fece conoscere i pregi del S. Gottardo, gli è perchè su questo vi è già una strada ordinaria, della quale sarà conveniente servirsi provvisoriamente, conducendo i tronchi di ferrovia ai piedi del monte. Non dico io certo che il passare le Alpi colla strada ferrata sia impossibile; ma quel che importa a noi si è di mettere al più presto Genova in condizione superiore ai porti che le fanno concorrenza.

Il governo è disposto a sussidiare le compagnie svizzere, ma a due condizioni, che, cioè, i nostri denari sieno impiegati in una strada a noi direttamente utile; e che sul principio si tragga partito della strada ordinaria del S. Gottardo. Il governo anzi, in proposito alla continuazione, non sarebbe alieno dall'accettare anche un articolo di legge, purchè lo si lasci libero di trattare e di assumere tutte quelle guarentigie che egli crede necessarie.

Ho creduto bene di premettere queste osservazioni, lasciando, lo ripeto, alla discussione il mettere in chiaro l'argomento. Prego però la Camera a voler discutere sul progetto del ministero, il quale è il solo sussistente.

Torelli comincia col protestare contro ogni vista di municipalismo da parte sua; dice che se anche fosse deputato non d'Arona, ma del più lontano collegio, parlerebbe pur sempre in favore del progetto del ministero: ricorda come egli parlasse e votasse (ciò che non fecero altri) in favore del trattato coll'Austria di commercio e per la repressione del contrabbando, benchè fosse notorio che quel trattato non era gradito agli abitanti. E ciò basti quanto alla sua indipendenza.

Entrando poscia nell'argomento, fa osservare come, dopochè Amburgo s'impadronì dei mercati della Prusssia e dell'Austria, dei mercati stessi di Vienna e Gratz, l'Austria cercasse di sostenere Trieste, che non poteva lottare in Germania, coll'aprirgli i mercati di Lombardia e metterlo in grado di far concorrenza a Genova. Di qui gl'immensi sforzi per la strada ferrata del Simmering, di qui anche la società del Lloyd, che ha ora 18 milioni, 53 vapori, e un contratto col governo tendente appunto ad impadronirsi dei mercati della Lombardia.

Infatti ultimamente il ricevitore delle dogane di S. Martino Siccomario scrisse che erano arrivate a Pavia, rimontando il Po ed il Ticino, parecchie migliaia di ettolitri di segale, destinati ai mercati del Piemonte; e che il prezzo del trasporto di una tonnellata da Trieste a Milano, non era che di 35 franchi. È necessario dunque che anche anche noi non restiamo addietro. Come passeremo le Alpi? Da due parti; giacchè per il porto di Genova è affatto necessaria la comunicazione diretta anche colla Svizzera.

La strada del mezzodì e dell'occidente a Ginevra e Lione, è tutta in poter nostro. Se per ora non si può sperare di passare la gigantesca barriera del Cenisio, sarà già un immenso vantaggio il condurla a' suoi piedi. La Savoia d'altronde sarà vivificata dalla comunicazione colla ricca ed amica Ginevra; perchè è la Savoia popolazione industre, un paese ricchissimo di forze naturali (più di 300 mila cavalli) e che non abbisogna d'altro che di capitali.

Genova però, finchè sul Cenisio non vi sia che una strada ordinaria, non potrà mai far concorrenza a Marsiglia sul mercato di Ginevra, stante la poco costosa navigazione a vapore sul Rodano. Pel commercio all'estero noi dobbiamo dunque volgerci alla Svizzera.

Nulla fece la Svizzera per la strada ferrata fino al 52, in cui fu decretata una rete generale di strade ferrate per le comunicazioni fra i tre Laghi, Maggiore, di Ginevra e di Costanza. Si tratti ora che il nostro Stato deve venire in sussidio a quella compagnia che si assunse la continuazione della nostra ferrovia a Coira ed oltre. Lo Stato può certamente farlo, purchè però abbia un vantaggio corrispondente. *(Voci: A domani! A domani!)*.

Il presidente scioglie l'adunanza. Sono le 5 1|2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito di questa discussione.

NOTIZIE DEL MATTINO

Ci scrivono da Arona, 29 aprile:

« Ieri mattina giunse in questa città, proveniente da Novara, S. A. R. il duca di Genova colla duchessa sua consorte e la famiglia: ne ripartiva ad un'ora e mezzo pom. alla volta di Dresda, pigliando imbarco sul nostro battello a vapore il *Verbano* per Magadino.

« La banda civica, drappelli di milizia nazionale in bella mostra, e buon numero di popolo, trassero a salutarlo al suo passaggio. »

(*Corrispondenza particolare dell'*Opinione)

Firenze, 25 aprile.

La nostra città è stata in questi giorni intrattenuta da un fattarello, da un pettegolezzo, che è assai curioso, e che mi pare degno di pubblicità.

Non so se vi ho mai scritto che quì da non molto tempo esiste un *Yockey-club*, dove le nazioni tutte più o meno barbare, più o meno civili, sono rappresentate. Vi si trovano uomini di tutti i colori, di tutti i partiti, riuniti solamente dallo scopo di migliorare la razza cavallina, facendo correre sul prato delle cascine delle povere bestie, e facendo rompere gambe e braccia ai così detti *fantini*.

Fino dal primo giorno, in mezzo ad emigrati costituzionali e repubblicani, tra legislatori e costituenti, hanno figurato in quel nobile consesso due ufficiali di S. M. I. A., cioè il principe di Lichtenstein ed il maggiore Piret. L'imminente partenza del secondo degli imperiali ufficiali sunnominati lascia un posto vacante tra i protettori della razza equina, ed il principe di Lichtenstein per mantenere al completo quel rispettabile sinedrio, e perchè d'altronde l'armata imperiale vi conservasse il solito numero di rappresentanti, propose ai suoi colleghi un nuovo socio nella persona del principe di Windisgraetz colonnello di cavalleria nell'armata austriaca, ed ora di guarnigione in Firenze.

Chi lo avrebbe mai creduto? Gli illustri membri del *Jockey-club*, profittando del diritto di libero voto, rigettarono il candidato. A quest'annunzio (apriti, cielo!) le autorità militari e civili furono sulle armi; chi volle vedere nel *Jockey-club* i semi di una novella fronda, chi perfino un vero club di giacobini; vi fu chi pronunziò contro di lui condanna di morte; lo scita, che lo presiede, dichiarò volersi dimettere, alcuni altri onorevoli socii parlarono di ritirarsi, ed il principe di Lichtenstein, in un impeto d'ira, non so se cavalleresca, ma certo contro i cavalli e i cavalieri, minacciò di far occupare dalle sue truppe il prato destinato alle corse. Per colmo di sventura tutto questo accadeva tre giorni innanzi al dì prestabilito per le corse.

La voce che le corse non avrebbero più avuto luogo, si sparse adunque in un baleno per la città, e gettò nella desolazione le gentili signore indigene ed esotiche, ed i *sportmen* nostrali e forestieri. Era un dimandare, un correre in traccia di notizie: i membri del *Jockey-club* erano ricercati, accerchiati, interrogati presso a poco come l'ostessa ed il tamburino di Strasburgo, quando in quella città capitò l'uomo dallo straordinario naso, reso celebre da Sterne.

Povero club! Per trentasei ore rimase sull'orlo della tomba, o come un condannato a morte ai piedi della forca; ma finalmente fu salvo col semplice sacrificio dell'.....

I vostri lettori riempiranno questo vuoto: io continuo la narrazione.

Nella mattina di sabbato scorso i membri aventi diritto di voto furono nuovamente adunati, lo statuto fu riformato nella parte che preferiva il modo di votazione, e deciso che l'ammissione di un socio sarebbe votata per alzata e seduta; il principe di Windisgraetz fu nuovamente proposto a socio, ed ammesso all'unanimità. O eroici membri del *Jockey-club*, io ammiro la vostra incommensurabile abnegazione! Pera tutto, voi diceste, purchè si salvino le corse ed il club!

Ed il club era stato salvato, e le corse hanno luogo nel momento stesso che io vi scrivo.

Al marchese Constabili di Ferrara, già deputato alla costituente romana, è stato intimato l'ordine di lasciare la Toscana entro 48 ore. Ha potuto ottenere una dilazione di otto giorni.

Nella corrente settimana sarà cambiata la truppa austriaca di guernigione in Toscana. In questa circostanza il numero degli imperiali ausiliari sarà diminuito di due mila.

—

Berna, 28 aprile. Si legge nel *Bund*:

« Riguardo alle risposte dei governi del Ticino e dei Grigioni al consiglio federale, sappiamo che il primo cantone ha espresso l'opinione, essersi fatte sufficienti concessioni, e che non si dovesse prendere in considerazione alcuna delle ultime domande dell'Austria; quello dei Grigioni non è disposto a spogliarsi del diritto di asilo, salvo le misure del consiglio federale, che a lui competono in forza della costituzione federale.

« Il colonnello Bourgeois è aspettato di ritorno dalla sua casa a Corlelettes verso la fine della settimana.

« Il colonnello Perrier non è ancora formalmente cancellato dallo stato maggior federale, ma s'intende che ciò si farà. Il dipartimento militare è incaricato di fare un rapporto coll'ispezione delle fortificazioni da S. Maurizio ad Aarberg, della quale era incaricato Perrier. Il medesimo era anche in arretrato co'suoi conti, e qualche tempo fa dovette essere ammonito per presentarli. »

Londra, 26 aprile. Nella Camera dei lordi dopo una lunga discussione sugli affari di Turchia, si trattò del progetto di legge intorno al clero del Canada, e la seduta durò sino ad un ora dopo mezzanotte, cosa affatto insolita nella Camera alta. L'emendamento di lord Derby fu respinto con 117 voti contro 77.

Le conclusioni dei dibattimenti fu animata da una scena assai vivace, i di cui principali attori erano il conte di Clarendon e il cessato primo ministro.

Nella Camera dei Comuni il bilancio occupò quasi l'intiera seduta; sir E. Bulwer propose un emendamento alla clausula sulla tassa dei redditi per far dichiarare che la continuazione dell'imposta proposta da M.r Gladstone era ingiusta e impolitica.

Le discussione fu aggiornata sino a giovedì.

Sugli affari d'Oriente leggesi nel *Wanderer*:

« Il sig. di Lacour ambasciatore fu ricevuto il 9 corrente dal divano ed il 10 dal sultano. Le opinioni che egli ha espresso si rassomigliano molto alle parole di lord Radcliffe. Esso ha sopratutto insistito su questo punto, che si appoggerebbero tutti i reclami della Turchia, e che, d'accordo coll'Inghilterra, non si perderebbe mai di vista la conservazione ed il benessere della Turchia. Ciò nondimeno le due potenze non sono in alcun modo favorevoli all'antico partito conservatore turco, che trovasi quest'oggi al potere, e ciò spiegasi con questa circostanza, che l'attuale ministero non è favorevole al Tansimat.

« Assicurasi che il granvisir mandò a dire confidenzialmente a lord Stratford Radcliffe che la costruzione delle strade ferrate nell'impero turco, come tutte le altre imprese industriali, sarebbero abbandonate agli inglesi; ed è per tal modo che il gran visir voleva stornare l'attenzione dell'ambasciatore da Rescin bascià e dal partito della riforma.

« Il sig. di Lacour ricevette in regalo dal sultano due cavalli arabi con selle magnifiche, distinzione che sino a quest'oggi non era stata accordata che ai principi del sangue. In tal modo cercasi di guadagnare gl'inglesi coll'interesse ed i francesi cogli onori.

« In quanto alla quistione dei Luoghi Santi, lord Radcliffe ha dichiarato che l'imperatore dei francesi non permetterebbe che fossero ritirate le fatte concessioni. Il ministero turco mandò, su questo oggetto, una nota al principe Menzikoff, nella quale si esprime che quantunque la Francia riceva una chiave, non ne viene per questo che essa sia preparatoria dei Luoghi Santi, atteso che i greci sono da lungo tempo in possesso di questi Luoghi, senza che nessuna potenza abbia contestato il loro diritto. Non si accordò alla Francia se non il diritto di passare ed aprire la chiesa del Santo Sepolcro, così come ne è l'uso comune. Tuttavolta prima della partenza di questa nota, si cercherà di intendersi coll'ambasciata di Francia. »

Leggesi anche nella *Gazzetta di Colonia* del 21 aprile:

« Assicurasi che avendo dimandato qualcuno quale fosse l'oggetto del colloquio del gran visir coll'ambasciatore, gli rispondesse: « Si faranno partire i russi. »

Per la via telegrafica non abbiamo che il dispaccio della

Borsa di Parigi 29 aprile.

	In contanti	In liquidazione	
Fondi francesi			
3 p. 0|0 . . .	80 75	80 60	rialzo 05 c.
4 1|2 p. 0|0 .	103 40	103 20	rib. 05 c.
1853 3 p. 0|0	69	»	senza var.
Fondi piemontesi			
1849 5 p. 0|0 .	99	»	rialzo 30 c.

G. Rombaldo *Gerente.*

CAMERA D'AGRICOLTURA E COMMERCIO

Borsa di commercio — Bollettino ufficiale *dei corsi accertati dagli agenti di cambio.*

Corso autentico - 28 aprile 1853

Fondi pubblici

1819 5 0|0 1 aprile — Contr. della matt. in cont. 96 15
1848 » 1 marzo — Contr. del giorno preced. dopo la borsa in cont. 97 10 25
1849 » 1 genn. — Contr. della matt. in cont. 98

Fondi privati

Az. Banca naz. 1 genn. - Contr. del giorno prec. dopo la borsa in liqt. 1365 1365 p. 30 aprile
Via ferr. di Savigliano 1 genn. — Contr. del giorno prec. dopo la borsa in cont. 532 533 533
Id. in liq. 533 p. 30 maggio, 535 50 535 p. 31 maggio
Contr. della matt. in cont. 534 534 535 535 650
Id. in liq. 535 535 530 p. 31 maggio

Cambi

	Per brevi scad.	Per 3 mesi
Augusta	252	251 1|2
Francoforte sul Meno	209 1|2	
Genova *sconto* . .	4 0|0	
Lione	99 90	99 25
Londra	25 07 1|2	24 97 1|2
Milano		
Parigi	99 90	99 25
Torino *sconto* . .	4 0|0	

Monete contro argento (*)

Oro	Compra	Vendita
Doppia da 20 L.	20 05	20 08
— di Savoia . .	28 72	28 78
— di Genova . .	79 27	79 45
Sovrana nuova . . .	35 11	35 21
— vecchia . . .	34 87	34 97
Eroso-misto		
Perdita	2 40 0|00	

(*) *I biglietti si cambiano al pari alla Banca.*

PENNE UNIVERSALI

Via del Giardino, n. 1. Hôtel Castagnone, dietro il Teatro Carignano.

Prezzo fr. 4 50 la scatola contenente 100 penne

Queste penne sono composte di tre materie diverse, dove il Gutta-Percha forma la parte principale. Quest'unione produce un risultato tale, che offre tutti i vantaggi di quelle d'oca e di acciaio, senza produrre alcuno dei loro inconvenienti, poichè non schizzano, e non lacerano la carta per quantunque fina, e qualunque acido vi sia nell'inchiostro, non vanno soggette all'ossidazione; oltre a ciò scorrono con somma facilità, tanto in mani pesanti, quanto in mani leggiere. In tal modo tutti i difetti che finquì esistevano nelle penne metalliche sono scomparsi con quest'importante scoperta.

Un agente di questa fabbrica trovasi di passaggio in questa capitale.

Non tiene e non lascia deposito veruno.

N. B. I prezzi sono fissi ed invariabili, e non si vendono se non a scatole.

La vendita ha luogo dalle ore 9 ant. alle 5 pom.

Ultima settimana per la Vendita

DEI COUPONS-VAGLIA

DEL PRESTITO A PREMII

DI SARDEGNA

FINO AL GIORNO

4 MAGGIO 1853

Possonsi dirigere le domande per acquisto di Coupons-Vaglia *del suddetto Prestito alla Banca*

F. PAGELLA E COMP.

in Torino, via della Zecca, N. 16.

PREZZI

DEI COUPONS-VAGLIA		DELLE OBBLIGAZIONI		DELLE OBBLIGAZIONI VINCENTI FORZATAMENTE	
1. Coupon-Vaglia	Fr. 10	1. Obbligazione	Fr. 55	1. Obblig. vinc. forz.	Fr 100
6. id.	» 50	6. id.	» 325	3. id.	» 270
14. id.	» 110	12. id.	» 640	6. id.	» 500

Qualunque condizione di prezzo od altro, offerto da *Casa (o gente) straniera*, saranno a qualsiasi costo coperte dalla casa F. Pagella e C. di Torino, non volendo che di continuo i forestieri abbiano ad importarla sopra di noi; come la stessa nostra Casa anderà del pari per le offerte fatte dai *soliti concorrenti in ogni affare.*

Noi c'incaricheremo dello sconto dei *Coupons* stati anche acquistati od offerti da altre Case, purchè ce ne risulti l'operato debito pagamento.

Qualunque premio vinto con obbligazioni di qualsiasi *Prestito a premii* è, come finora, scontato in pronti contanti alla nostra Banca.

Qualsiasi ritentore di *Coupons* di differenti *Prestiti a premii*, parliamo di quelli *che non portano la nostra firma*, e che desiderano, per la loro quiete, di controllare i loro numeri se per caso fossero di quelli già stati estratti *e perciò estinti*, sono pregati a farli presentare alla nostra Banca ove in apposite tabelle stanno esposti al pubblico tutti i numeri già stati estratti fino al giorno d'oggi.

Per avere dei detti *Coupons* ed *Obbligazioni* non devesi far altro che spedire un *Vaglia postale* in favore di Felice Pagella e Comp. in Torino, ed avvolto in una semplice coperta d'un foglio di carta, scrivendoci solo sul medesimo, in modo ben chiaro, il nome, cognome e qualità della persona che lo spedisce per avere a corso di posta quella quantità di *Coupons* desiderati, uniti alla relativa spiegazione del meccanismo dell'Imprestito a Premii.

Torino, 27 aprile 1853.

Tip. C. Carbone.

Supplemento al N.° 119 (30 aprile 1853)

DEL GIORNALE

L'OPINIONE

SCALO IN TORINO DELLA FERROVIA DI NOVARA

RISPOSTA

alla Lettera del sig. Woodhouse inserita nel N. 117 dell'OPINIONE.

Fra tutti gli scritti pubblicati relativamente alla questione dello scalo in Torino per la ferrovia di Novara, quello del signor S. E. Woodhouse, rappresentante del sig. E. Brassey, che si legge nell'*Opinione* num. 117, del 28 corrente, ci pare il più importante.

Per esso infatti ci è dato alfine di conoscere a chi nacque la recente idea di preferire ad ogni altra località quella di Porta Susa, ch'ebbe finora contro di se il signor Ministro dei lavori pubblici, gli appaltatori, la Commissione municipale, il Consiglio comunale e la Commissione d'inchiesta.

Questa idea è del sig. Woodhouse, come egli stesso lo annuncia. Sarebbe giusto che il desiderio e l'interesse del costruttore prevalessero al voto del Municipio di Torino, al risultato dell'inchiesta, che sono a questa idea diametralmente opposti? L'autorità che taluno accorda ai lumi e alla esperienza del sig. ingegnere Woodhouse è meritevole, nel caso speciale di cui si tratta, di prevalere alle altre grandissime autorità che abbiamo accennate? Ecco le prime questioni che noi ci siam fatte allorchè abbiamo letto lo scritto del sig. Woodhouse, ma dopo averlo seriamente ponderato colla maggior freddezza possibile, noi ci siamo sempre più convinti che il desiderio del sig. Woodhouse è incompetente, che le ragioni da essolui esposte sono tutt'altro che convincenti; diremo di più che il suo interesse individuale lotta in questo caso cogl'interessi generali del paese, e della società costruttrice della ferrovia di Novara.

E prima di tutto, perchè il pubblico possa giustamente apprezzare quale autorità si meriti la scelta di Porta Susa, che ora farebbe il sig. Woodhouse, crediamo necessario di ricordare i fatti seguenti:

Allorquando la ferrovia si è progettata, il sig. Woodhouse che ne intraprese gli studii propose spontaneameute di collocare lo scalo di Torino alla sinistra sponda della Dora in fianco del ponte Mosca, e dichiarò con ciò che questo era il sito migliore.

Posteriormente ebbero luogo fra i proprietarii di Valdocco ed il sig. Woodhouse *delle intelligenze, per effetto delle quali i detti proprietarii facilitarono al signor Woodhouse colle loro offerte la riduzione della spesa* onde ottenere che lo scalo si collocasse in Valdocco; e il sig. Woodhouse modificò in modo correlativo l'originario progetto, trasportò lo scalo da Porta d'Italia in Valdocco, e dichiarò essere Valdocco preferibile ad ogni altra località. — Nelle discussioni ch'ebbero luogo alla Camera dei deputati in giugno 1852, il governo, ligio al progetto del sig. Woodhouse, sosteneva che la stazione dovesse collocarsi in Valdocco.

Adesso, improvvisamente, il sig. Woodhouse dichiara che Porta Susa è il luogo che merita essere preferito, lo trova migliore di Porta d'Italia, migliore di Valdocco.

Questa continua volubilità nella determinazione dello scalo di Torino non giova certamente a far acquistare autorità all'opinione del sig. Woodhouse su questo proposito.

Pazienza se le ragioni ch'egli adduce per giustificare i suoi perpetui cambiamenti fossero meritevoli di qualche considerazione. Ma tali esse non sono e ce ne appelliamo, come dice il sig. Woodhouse, *all' imparzialità del pubblico disinteressato*.

Egli dice d'aver proposta la stazione sulla riva sinistra della Dora, a livello naturale del terreno, perchè quando nacque il progetto della strada ferrata l'economia fu considerata *condizione fondamentale* della sua realizzazione, del che fa fede il preliminare di convenzione stipulato tra il ministro dei lavori pubblici ed il sig. Brassey in data 27 settembre 1851.

Noi ammettiamo che l'economia della spesa era, com'è tuttavia, una delle condizioni dell'affare. Ma questa economia è sempre una condizione subalterna, e non può in nessun caso essere spinta così avanti da scegliere linee o località che fossero inadattate o che presentassero gravi inconvenienti. D'altronde lo stesso preliminare citato dal sig. Woodhouse stabiliva che la strada arriverebbe a Novara nella stazione che il Governo farà costruire da Alessandria al Lago Maggiore, e che il sito di quella di Torino sarà specialmente determinato nel piano (art. 4°). Il sig. Woodhouse ha scelto quindi il sito di Porta Palazzo perchè era quello indicato da tutte le considerazioni che stando alla naturale indole dell'affare potevano e dovevano a un ingegnere presentarsi; perchè la linea della strada ferrata per venire dalla Stura a Torino riusciva così la più breve possibile; perchè nessun obbietto presentava il terreno il quale dalla destra della Stura alla sinistra della Dora e precisamente alla situazione da lui scelta corre facile e piano, perchè le preesistenti comunicazioni a quel punto convergevano, sicche portando allo stesso punto lo scalo minimo riusciva lo spostamento dei valori esistenti e più pronto, più certo, l'avviarsi delle comunicazioni circostanti alla nuova strada e viceversa. Questi vantaggi che ha indubbiamente Porta Palazzo in confronto di tutte le altre località dei dintorni di Torino, congiunti all'economia della spesa che si poteva conseguire, resero logica e ragionevole la prima scelta fatta dal sig. Woodhouse, ma se non si avesse potuto conseguire che la sola economia, certo il preliminare non imponeva questa scelta, certo il sig. Woodhouse non l'avrebbe dovuta fare, certo il sig. ministro dei lavori pubblici non avrebbe dovuto neppur per un momento accoglierla.

La scelta di Valdocco fatta successivamente viene giustificata dal sig. Woodhouse *colle offerte vantaggiose dei proprietarii di Valdocco* che lo persuasero potersi con lieve aumento di spesa portare lo scalo in codesta regione la quale avvisava doversi preferire alla prima situazione presso Porta d'Italia pel riguardo che rendeva più facile la congiunzione della nostra ferrovia con quelle di Genova e di Susa. Sul proposito della linea di congiunzione noi abbiamo lungamente ragionato nelle nostre osservazioni del 19 di questo mese che abbiamo pubblicate nell'*Opinione* num. 110, e dovremo ancora ragionare più avanti. Riguardo poi all'anormale origine del secondo cambiamento, noi crediamo inutile di fermarci perchè porteremmo il sig. Woodhouse sopra un terreno troppo sdrucciolo, e perchè esso sig. Woodhouse non ha mai provato *che le offerte vantaggiose dei proprietarii di Valdocco* fossero, oltre che a lui, vantaggiose anche al paese ed alla Società della ferrovia di Novara.

È ancora più bizzarro il modo con cui il sig. Woodhouse intende giustificare l'ultimo suo pentimento, per effetto del quale le *vantaggiose offerte* dei proprietarii di Valdocco diventano svantaggiose, per effetto del quale nasce come un fungo il vantaggio generale di preferire Porta Susa.

Egli dice che durante più di un anno non solo si astenne dal prender parte alla viva contesa suscitatasi fra i vari quartieri della città, ma ben anco dallo emettere alcuna opinione in proposito. In questo periodo però si è convinto che l'attività commerciale ognor crescente del paese assicurava alla ferrovia di Novara un'importanza maggiore di quella che avesse per avventura giudicato in principio, e che in conseguenza la congiunzione della medesima colla linea del Governo era indispensabile per assicurarle tutta quella estensione di traffico di cui è suscettibile. Fu allora che egli fece il terzo progetto di scalo *al livello naturale del terreno a Porta Susa*.

Il sig. Woodhouse aggiunge, com'egli dice per sua giustificazione più completa, che già molto tempo innanzi, e prima ancora di aver presentato gli studii all'approvazione (cioè prima ancora di aver progettato lo scalo a Porta Palazzo) egli aveva suggerito la convenienza di collocare lo scalo in prossimità del nuovo ospedale militare, ma che furono allora fatte obbiezioni a questo disegno, per cui non credette conveniente di dargli corso ulteriore.

Quali sieno state queste obbiezioni, e da chi mosse, il sig. Woodhouse non dice, ma noi prendiamo atto volontieri della sua dichiarazione per tre motivi: perchè le obbiezioni d'allora sussisteranno adesso nella loro integrità, nessun elemento nuovo essendo sopravvenuto per alterarle; perchè il *pubblico disinteressato* vegga che il progetto di Porta Susa è ormai il quarto che fa il sig. Woodhouse, e non il terzo; perchè infine si sappia che prima di dare la preferenza a Porta Palazzo il sig. Woodhouse aveva studiata la località di Porta Susa, senza di che non avrebbe potuto suggerire la convenienza di collocare lo scalo in prossimità del nuovo ospedale militare.

Il sig. Woodhouse confessa che la sua recente proposta di collocare la stazione a Porta Susa porterebbe un aumento di spesa nella costruzione della linea principale fino al debarcadero; ma riunendo la spesa della linea principale con quella della linea di congiunzione, asserisce che la spesa riuscirebbe nel complesso assai minore che se si collocasse la stazione a Porta d'Italia, e presso a poco la stessa che se Valdocco fosse il sito prescelto.

Il sig. ingegnere però previde che queste asserzioni, spoglie della prova anche la più minima e ripugnanti col buon senso, non sarebbero dal pubblico così facilmente accettate, e perciò credette necessario di aggiungere che a comprenderle giovava non perder di vista che la linea a Porta Susa, quale egli la propone, passerebbe esteriormente alle località designate per l'ingrandimento della città, e che si eviterebbro quindi le considerevoli indennità che occorrerebbero traversando terreni, i quali possono essere riguardati come fabbricativi.

Noi siamo di quelli, a cui le asserzioni del sig. Woodhouse persuasero punto, e vogliamo provare che sono erronee; ma prima crediamo esternare un dubbio che ci è sorto alla lettura dello scritto del signor Woodhouse, dubbio assai grave, al quale noi non abbiamo trovata che una sola soluzione possibile.

Come mai, dicevamo fra noi, il signor Brassey, *che ha un interesse grandissimo al miglior andamento dell'impresa*, e il suo rappresentante che ha *per unico scopo di conferire a siffatto intento*, propongono una stazione che riconoscono dover portare un aumento di spesa nella costruzione della linea principale fino al debarcadero, solo perchè questo aumento di spesa sarà compensato da una corrispondente diminuzione di spesa nella linea di congiunzione? Come mai questi avveduti costruttori non si sono rammentati che l'aumento di spesa ricade intero a carico della società della ferrovia, nel mentre che l'economia profitta ad essa soltanto per la metà?

Per quanto cercassimo una soluzione ragionevole a questo dubbio ci era impossibile rinvenirla; trovavamo che in qualunque modo quei signori proponevano cosa pregiudicevole assai alla società, della quale partecipano per un quarto delle azioni.

Ricorrendo però allo studio del contratto stipulato dal sig. Thomas Brassey coll'Azienda generale delle strade ferrate in data 13 luglio 1852, noi abbiamo trovato la soluzione che cercavamo.

Nell'articolo addizionale di detto contratto noi troviamo stabilito che il prezzo del tronco dalla Stura a Torino, nel sito progettato in Valdocco, è stato concordemente stabilito fra le parti in L. 1,451,522. Per conseguenza, siccome s'era stabilito che il prezzo totale della linea da Torino (Valdocco) a Novara sarebbe di L. 14,855,000 si è convenuto che il governo pagherebbe intanto per la sezione di strada che dal ponte sul torrente Stura, questo compreso, si estende fino alla città di Novara, lire 13,403,478 — Poi l'articolo addizionale continua con queste testuali parole: « Se sarà confermata in Valdocco la stazione, sì e come è nel progetto in tal caso sarà da ristabilire la somma in quella convenuta di L. 14,885,000; se invece fosse mutato il luogo della stazione i computi saranno fatti sulle basi che emergono dal sovrascritto quadro colle seguenti avvertenze:

« 1. Le indennità pei terreni da occuparsi e da danneggiare, come altresì i danni relativi, saranno stimati secondo il loro vero valore, cioè secondo i prezzi che saranno direttamente stabiliti e concordati dalla società o da qualche suo rilevatario coi proprietarii.

« 2. Il prezzo degli scavi, compreso il caricamento delle carrette, vetture ecc. ed il regolare appianamento sarebbe ritenuto di 50 cent. per ogni metro cubo.

« 3. Quanto ai trasporti della terra si riterranno le basi seguenti cioè: (*a*) i trasporti a distanza minore di 150 metri come fatti con carrette a mano; (*b*) quelli fatti alla distanza di 150 a mille metri con carrette ordinarie; (*c*) a distanza maggiore col mezzo dei vagoni scorrenti su rotaie.

« Nel primo caso per la distanza di 30 metri si pagherà per ogni metro cubo cent. 12.

« Per ogni altro ricambio di 30 metri cent. nove.

« Nel secondo caso per la prima distanza di 150 metri cent. 45.

« Per ogni altro ricambio pure di 150 metri cent. 18.

« Nel terzo caso pei primi mille metri lire una e cent. 35.

« Per ogni altro ricambio cent. quaranta.

« 4. Per la muraglia è da ritenersi il prezzo di lire venticinque (25) per ogni metro cubo di muraglia in mattoni, tutto compreso, e quello di lire sedici (16) per la muraglia mista.

« Il prezzo della pietra da taglio e del ferro secondo i valori in comune commercio.

« 5. Nel caso di un cambiamento di stazione o di livello della medesima relativamente al terreno naturale, la somma di L. 633,000, verrà secondo la maggiore o minore altezza compresa tra il suolo naturale ed il piano della stazione relativamente al maggiore o minor volume della muraglia dei fabbricati da quest'altezza dipendente.

« 6. Quanto ai ponti ed acquedotti verificandosi il caso previsto al numero precedente, si raffronterà il disegno dei medesimi

nella nuova località con quelli relativi alla direzione per Valdocco, onde venire in cognizione della differenza della spesa che ne conseguirà specialmente dalla variazione nella situazione del ponte sulla Dora Riparia e nella sua altezza sopra le Magre, come altresì da ogni altra mutazione nelle più o meno favorevoli circostanze di sua costruzione.

« 7. Ed al totale montare dei lavori sarà poi da aggiungere il decimo per ogni evento fortuito, come appare d' altronde dal succitato quadro di riduzione. »

Qualunque esamini imparzialmente quest' articolo addizionale comprenderà che in esso e per esso gli appaltatori troveranno il massimo loro tornaconto.

Per la sezione di strada dalla Stura a Novara, che per buona sorte è la sezione più lunga e più importante, gli appaltatori sono vincolati di eseguire tutte le opere necessarie per un prezzo determinato ed invariabile. Per questa sezione adunque hanno bisogno di tutta l'economia, e certo non sorgerebbe l'idea nè al signor Woodhouse nè al signor Brassey di proporre miglioramenti di linea o di pendenze quand' anche fossero indubbiamente profittevoli alla società, perchè essi ne discapiterebbero.

È così pure per la sezione più breve, cioè dalla Stura a Torino havvi qualche considerazione a fare.

Se lo scalo di Torino si colloca in Valdocco, gli appaltatori sono già obbligati di ricevere per questa sezione una somma fissa ed invariabile di L. 1,451,522, nè più, nè meno.

Se lo scalo si colloca a Porta Palazzo, vi sono altri elementi irrecusabili che ne accertano la spesa. Emergono essi dalle dilucidazioni 6 maggio 1852 del signor Woodhouse, le quali accertano, che se la strada si arrestava a Porta d'Italia anzichè a Valdocco, egli avrebbe diminuito il prezzo d'appalto di . . . . L. 113,854

E siccome non dovrebbe pagare il terreno della stazione che i proprietarii di Porta Palazzo hanno offerto gratuitamente, converrebbe dibattere anche il suo valore al prezzo di L. 3,000 la giornata, stabilito già dal contratto 13 luglio 1852, e così per 16 giornate . . . » 48,000

Totale . . . . . . L. 161,854

Dibattendo questa somma dalle lire 1,451,522, si vedrà che il tronco dalla Stura a Torino, facendo lo scalo a Porta Palazzo, non può costare più di L. 1,289,668.

Ma per tutti gli altri siti in cui si dovesse collocare lo scalo mancherebbe ogni dato per istabilire presuntivamente la spesa. Gli appaltatori, lungi dall'avere interesse di fare una linea breve e facile, troverebbero grandemente il loro tornaconto nel farla lunga e difficile, perchè sui terreni da occuparsi non hanno nulla da perdere, e su tutte le altre opere hanno molto da guadagnare.

Col contratto che fecero, il luogo più utile pei signori Woodhouse e Brassey, in cui collocare la stazione di Torino, sarebbe il piazzale del monte dei cappuccini, perchè in tanti movimenti di terra, in tante muraglie in mattoni o miste, in tanti manufatti, che sarebbero necessari, essi troverebbero tale un guadagno, da far loro riuscire più che indifferente che la società della ferrovia, di cui sono azionisti, fosse rovinata.

Intruso con ciò un nuovo principio di collisione tra gli interessi della società e quello degli appaltatori, facciamoci ad esaminare se la località di Porta Susa è conveniente per quegli azionisti che non hanno altri interessi alla Società estranei.

Il signor Woodhouse non disse in qual punto di Porta Susa egli vorrebbe portare lo scalo della ferrovia, ma disse però che intendeva collocarlo al livello naturale del terreno. Questa sola indicazione è sufficiente per rilevare i seguenti gravissimi inconvenienti:

1. Dal ponte sulla Stura si potrebbe venire sin presso alla *Parella* con una livelletta normale comune alle linee proposte per Porta Palazzo e Valdocco.

Ma dalla *Parella* bisognerebbe montare la vallata della Dora sino al ciglione di S. Donato (cioè per una lunghezza di 1,800 metri), col mezzo di un rialzo di terra, il quale avrebbe mediamente l'altezza di 10 metri.

Questo rialzo risulterebbe complessivamente di 400,000 metri cubi almeno, e la spesa *della sola mano d'opera* non potrebbe essere minore di 400,000 fr.

2. È agevole di comprendere però che non basta la mano d'opera per ottenere il rialzo, occorrendo prima di tutto di avere la terra per eseguirlo. Il modo ordinario di procurarsela è quello di comperare dei fondi circostanti alla linea, di guastarli coll'estrarre da essi la terra di cui si abbisogna, e rivenderli dopo guastati per qualunque prezzo che si possa trovare.

Nella vallata della Dora però è molto probabile che questi mezzi ordinari fossero per fallire completamente, perchè il terreno essendo depresso, appena che si cominciassero gli scavi si arriverebbe al livello del letto della Dora. Se per mancanza di terra fosse necessario di andarla a prendere a grandi distanze, il trasporto in base della convenzione costerebbe una somma assai più forte. Che se poi si volesse invece sostituire un viadotto, il quale dovrebbe avere la lunghezza di 1,800 metri, la spesa non risulterebbe inferiore di un milione.

Un altro inconveniente incontrerebbesi nell'aumento di terreno che si dovrebbe occupare e pagare per la costruzione del letto stradale. Supposto che questo si faccia della larghezza di soli metri 4 1|2, la linea di terreno da occuparsi per detti 1800 metri di lunghezza dovrebbe essere larga almeno metri 27 1|2, poichè in causa dell' altezza della strada bisognerebbe sostenerla con due scarpe larghe nella loro base di 10 metri cadauna, e così per entrambi metri 20

Codeste scarpe essendo di un'altezza non ordinaria, per risparmiare la spesa di sostenerle con muratura bisognerebbe tagliarle con una banchina della larghezza di metri 1 1|2 cadauna, e quindi per entrambi . . . . » 3

Si aggiunga la larghezza dell' argine stradale . . . . . . » 4 1|2

e si vedrà che occorrono . metri 27 1|2 di larghezza del terreno occupato.

Il sig. Woodhouse asserisce che i terreni non costerebbero molto perchè eviterebbe i terreni *risguardati come fabbricativi*. Ma si accorgerebbe quale indennità dovrebbe accordare pei terreni che sarebbe indispensabile di danneggiare elevando questo enorme argine stradale in mezzo a prati generalmente assai depressi. Se non che la spesa non sarebbe del sig. Woodhouse, ma della Società pel § 1 dell'articolo addizionale.

Nè la maggior larghezza che si dovrebbe dare alla base della strada produrrebbe solo la maggior spesa nel terreno che si dovrebbe occupare e danneggiare, perchè in proporzione si dovrebbero allargare anche tutti i manufatti che s' incontrano il che solo produrrebbe un esborso riflessivo.

Questi inconvenienti che nessuno potrà negare rendono anche solo sotto l' aspetto della spesa lo scalo di Porta Susa il peggiore fra tutti i vari scali proposti. Utilissimo agli interessi individuali degli appaltatori, sarebbe rovinoso per la Società della ferrovia. Il sig. Woodhouse si limitò a dire che produrrebbe *un aumento di spesa*; ma si guardò bene dal prestabilire quale sia quest' aumento, perchè con ciò avrebbe fatto rifiutare decisamente e prontamente questo suo quarto progetto.

Egli è vero che il sig. Woodhouse rimarca che lo scalo di Porta Susa ha il vantaggio di essere, meno di ogni altra località proposta distante dal centro della città, e quindi di maggior comodo al pubblico, ma neppure queste asserzioni sono più esatte delle precedenti. Noi non possiamo fare un confronto preciso delle distanze che corrono fra il centro degli affari e i due scali di Porta Palazzo e Porta Susa, perchè di quest' ultimo non si accenna il vero punto in cui lo si collocherebbe. Per poco però che egli sia distante dalla guglia Beccaria (e senza dubbio dev' essere più distante, perchè la linea d' ingrandimento oltre la quale il sig. Woodhouse dice voler collocata la stazione è più occidentale della guglia suddetta), il detto punto non potrà essere meno distante dal centro della città di quanto lo sia Porta Palazzo, o tutto al più avrà un vantaggio di forse cento o duecento metri, i quali poi spariscono intieramente per tutti i quartieri popolosi e vasti di Vanchiglia, di piazza Vittorio Emanuele, di Borgo Po, insomma dell' intiero perimetro che sta a levante della contrada della Posta e della contrada dell' Arco, perchè tutti questi quartieri risparmierebbero metri 212 facendo una strada comune dalla stazione di Porta Palazzo al Ponte delle Benne.

Ogni vantaggio sotto questo punto di vista sparirebbe poi interamente se si prendesse il centro degli affari anzi che il centro materiale della città, poichè è notorio che Porta Palazzo è un gran centro del commercio torinese, là dove a Porta Susa commercio non c'è, e per una gran parte di quel perimetro non potrà esservi giammai, essendo pieno zeppo di stabilimenti contenenti popolazione pochissimo mobile, e per nulla commerciale, quali sono i pazzarelli, l'ospedale di S. Luigi, le caserme e l' ospedal militare, il monastero del Rosario, il Deposito di S. Paolo, il Collegio Nazionale, il Monastero di Santa Clara, il Ritiro delle Orfanelle, il Ritiro delle Figlie militari, le prigioni delle Sforzate, il Conservatorio delle Sappelline, tutti i tribunali, ecc. ecc. ecc.

L' asserzione del sig. Woodhouse è poi falsa anche in via assoluta riguardo a Vanchiglia, poichè egli è indubitato che lo scalo proposto colà sarebbe molto più centrale che Porta Susa.

Ma dato e non concesso che lo scalo di Porta Susa avesse un vantaggio di circa 200 metri di maggior vicinanza al centro della città, potrebbe dirsi per ciò solo che questo sito riuscirebbe di maggior comodo al pubblico?

Noi lo neghiamo. — È indubitato il maggior comodo e vantaggio dei viaggiatori e del commercio che offre Porta Palazzo in confronto di Valdocco, perchè Porta Palazzo, oltre al distare circa 400 metri dal centro della città meno di Valdocco, offre il risparmio di metri 833 di percorrenza sulla strada ferrata. — Per arrivare invece a Porta Susa tutti i viaggiatori dovrebbero percorrere metri 1346 di strada ferrata di più in confronto di Porta d'Italia. È utile, è giusto, è conveniente, domandiamo noi, di obbligare tutti i viaggiatori a fare inutilmente un chilometro e mezzo di strada ferrata con sacrificio di tempo e di spesa, se anche avessero 200 metri di meno da percorrere a piedi od in vettura? Questo vantaggio potrebbe mai controbilanciare i discapiti che abbiamo accennati? Se anche vi fosse bilancio nel tempo, potrebbe mai esservi nella spesa? Per una ferrovia che viene da levante è logico di mettere lo scalo ad occidente? Se il maggior comodo del pubblico accennato dal sig. Woodhouse è relativo a quel pubblico che si porta per curiosità alla stazione d'una strada ferrata per vedere chi arriva e chi parte, forse egli avrà ragione; ma s'egli intende, come tutti intendono, di servire a quel pubblico che viaggia, allora egli ha torto completo.

Oltre di tutto ciò v' è poi un altro inconveniente che il sig. Woodhouse dimentica, ma che pur da se solo merita un grandissimo peso. È questo che la linea principale o la linea di congiunzione attraverserebbe a livello la frequentatissima strada di Francia in un punto così prossimo alla città.

Poco diremo sulla linea di congiunzione.

Nelle osservazioni che abbiamo stampate nell' *Opinione* n° 110 abbiamo detto che questa non potrebbe essere un serio ostacolo al collocamento dello scalo a Porta Palazzo altro che nel caso *vi fosse assoluta impossibilità di costrurla*; abbiamo mostrato che questa impossibilità non esiste; ci siamo resi mallevadori pel sig. Woodhouse che tale impossibilità non sarebbe neppure da lui accampata, e ci è grato il vedere che nel suo scritto non ci abbia smentiti, perchè così resta definitivamente dimostrato che l' impossibilità non esiste.

Riguardo alla maggior facilità di costruire questo ramo di congiunzione fra Porta Susa e Porta Nuova il sig. ministro dei lavori pubblici non divide l' opinione del signor Woodhouse, poichè alla Camera dei Deputati nello scorso giugno, dopo aver accennato l'aumento di spesa assai grave che sarebbe necessario per mettere lo scalo a Porta Susa, egli continuava « e poi arrivati sopra quel-
« l'altipiano sarebbe d'uopo discendere con
« molta rapidità verso il nuovo scalo, quan-
« do verrà il momento di eseguire la con-
« giunzione delle due stazioni. Nè io voglio
« dire (egli continuava) che questa declività
« sarebbe tale da non potersi superare colle
« locomotive, ma credo che la Camera senza
« molto insistere si penetrerà facilmente che
« una linea la quale debba alla sua estre-
« mità raggiungere una stazione non può
« avere una pendenza così notevole, poichè
« si correrebbe pericolo di non poter fer-
« mare in tempo i convogli quando discen-
« dono, e si avrebbe l'altro gravissimo im-
« barazzo che partendo dalla stazione non
« si potrebbe spiegare ad un tratto velocità
« bastante per superare il piano inclinato
« che subito s' incontrerebbe. »

E convien dire che l' altimetria di Porta Susa sia ben infelice se il signor Ministro parlò di essa in cotal guisa, poichè egli è notorio che il piano fatto dal sig. Woodhouse per la stazione di Valdocco, ch' egli aveva accettato, contemplava una discesa del 7 per mille all' arrivo nella stazione, ed una immediata salita sotterranea del 5 per mille sortendo dalla stazione sulla linea di congiunzione, inconvenienti che certo non si incontrano a Porta d' Italia.

Checchè ne sia però la maggior facilità di congiunzione non può essere un ostacolo per collocare lo scalo a Porta Palazzo, poichè, come abbiamo ripetutamente dichiarato, la maggior spesa, qualunque ella sia, non ricadrebbe a peso dello Stato, nè della Società, nè degli appaltatori, ma sì bene a peso del nostro consorzio che si è obbligato ed è sempre pronto di pagarla del proprio.

In un altro punto il sig. Ministro dei lavori pubblici non è d' accordo coll'ingegnere Woodhouse. Il primo *crede che nel momento attuale, e forse per alcuni anni ancora, non possa esservi vero interesse ad operare la congiunzione delle due ferrovie*. Il secondo opina che la congiunzione *non debba rinviarsi ad epoca remota, ma compiersi contemporaneamente alla linea principale*.

Questa differenza d'opinione torna inutile al nostro assunto, mentre la linea di congiunzione fra Porta Palazzo e Porta Nuova può eseguirsi subito, come può farsi in avvenire.

Ridotta con ciò al suo vero valore la quarta proposta di scalo del sig. Woodhouse, noi attendiamo con fiducia la decisione del Governo, perchè la speriamo conforme al voto del Municipio di Torino, conforme al voto ripetutamente espresso dalla Commissione d' inchiesta, e quindi favorevole a Porta Palazzo.

Torino, il 29 aprile 1853.

Il Comitato delegato
dai proprietarii di Porta Palazzo
e Vanchiglia

Carlo Fauzone di Montaldo
Leone Pincherle
Giuseppe Sclopis
Andrea Crida geometra
Gio. Piolti ingegnere
Carlo Em. Birago di Vische.
Gaudenzio Albani.

G. Rombaldo *Gerente*.

COMENTARIO

DEL NUOVO

CODICE DI PROCEDURA CIVILE

PER GLI STATI SARDI

CON LA COMPARAZIONE DEI CODICI DI NAPOLI, PARMA E MODENA, E DE' REGOLAMENTI GIUDIZIARI DEGLI ALTRI STATI D'ITALIA, NONCHÈ DELLE PRINCIPALI LEGISLAZIONI STRANIERE

compilato dagli Avvocati e Professori di dritto

P. S. Mancini, G. Pisanelli ed A. Scialoia

CON LA COOPERAZIONE DI UNA SOCIETA' DI GIURECONSULTI DEL PIEMONTE E DELLE ALTRE PROVINCIE D'ITALIA

Opera contenente: 1. *Il testo dei codici*. 2. *I loro motivi e le discussioni preparatorie in gran parte inedite*. 3. *La teoria che domina ciascuna materia*. 4. *Una rassegna storica delle forme dei giudizi*. 5. *La interpretazione esegetica della legge*. 6. *La dottrina dei più reputati scrittori italiani e stranieri*. 7. *L'esame e la risoluzione delle più importanti quistioni*. 8. *Una raccolta di sentenze e di massime della giurisprudenza delle Corti Italiane, nonchè di Francia e del Belgio sopra le parti del nuovo Codice Sardo, tratte dai Codici di quei paesi*. 9. *La guida pratica per le formole dei vari atti giudiziarii*. 10. *La esposizione critica delle lacune ed imperfezioni della legge, e la proposta delle opportune riforme e miglioramenti*.

L'opera sarà composta di quattro a sei grossi volumi in 8° grande; e ne verrà in breve cominciata la pubblicazione per la tipografia editrice Fontana, presso la quale si ricevono le associazioni. Le conoscenze pratiche degli autori, i quali lungamente esercitarono il ministero di avvocati in Napoli sotto l'applicazione di un Codice sostanzialmente poco diverso dal nuovo codice Sardo, fanno augurar bene della utilità che il nostro foro sarà per ricavare dal loro vasto e coscienzioso lavoro.

Tip. C. Carbone.